



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Rapport annuel de performances

Annexe au projet de loi de règlement du budget  
et d'approbation des comptes pour 2023

PROGRAMME 203  
Infrastructures et services de transports



PROGRAMME 203  
**Infrastructures et services de transports**

---

## Bilan stratégique du rapport annuel de performances

### Rodolphe GINTZ

Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

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

#### **Précisions sur le changement de responsable du programme**

En Conseil des ministres, le 20 décembre 2023, M. Rodolphe GINTZ est nommé directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités. Il prend ses fonctions le 2 janvier 2024.

En 2023, selon les données publiées par le centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa), les émissions de gaz à effet de serre pour la France continuent leur baisse à 384,5 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (Mt CO<sub>2</sub>e), soit -4,8 % par rapport à 2022, avec une baisse dans tous les principaux secteurs de l'économie française.

**Les transports routiers, ferroviaires et fluviaux ont apporté en 2023 une contribution de -3,6 Mt CO<sub>2</sub>e (soit -2,9 % par rapport à 2022) à cette baisse totale.** Par rapport à 2019, dernière année avant la crise sanitaire du Covid-19, la baisse est de 7,4 Mt CO<sub>2</sub>e soit -5,8 %. Pour la première fois depuis la baisse constatée en 2020 en raison de la crise sanitaire, les émissions de ces secteurs baissent à nouveau. Cette contribution provient essentiellement des transports routiers compte-tenu de la faible part – moins de 0,4 % – des émissions de CO<sub>2</sub>e des modes ferroviaires et fluviaux dans les émissions totales de cet ensemble, qui ne comprend ni le transport maritime ni le transport aérien. Ces deux derniers modes relèvent respectivement, au sein du budget du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, du programme 205 « Affaires maritimes » et de la mission « Contrôle et exploitation aériens ».

La politique nationale des mobilités, dont la première finalité est de répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de nos concitoyens, sur tous les territoires, et à ceux des marchandises nécessaires au développement de notre économie, participe ainsi largement à la transition écologique, énergétique de la France ainsi qu'à sa cohésion sociale et territoriale. **Dans le contexte d'une demande de mobilités toujours croissante, amplifier la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports suppose d'agir sur l'ensemble des leviers.**

**Le premier de ces leviers est le report modal, c'est-à-dire le développement d'alternatives aux mobilités routières et aériennes.** Ce levier est traduit opérationnellement par une partie de l'objectif 3 (améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route) et par l'objectif 4 (améliorer l'efficacité, l'attractivité, la régularité et la qualité des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs) du programme 203. **Les résultats disponibles des indicateurs correspondant à ces objectifs montrent une performance mitigée en 2023 :**

- la part de marché des grands ports maritimes (indicateur 3.1) atteint ainsi sa cible mais elle recule par rapport à 2022 ; surtout, la part de marché du trafic conteneurisé, qui apporte plus de valeur ajoutée aux grands ports maritimes, est en-dessous de la cible attendue ;
- de même, les indicateurs d'exploitation (indicateur 4.1) et de fréquentation (indicateur 4.2) des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs financés par le programme atteignent ou dépassent leur cible ; la régularité de ces services, mesurée par la régularité à cinq minutes (indicateur 4.3) ou par le pourcentage des grands retards, supérieurs à 30 minutes (indicateur 4.5), reste toutefois en deçà des cibles fixées pour 2023.

Au-delà de ces résultats obtenus en 2023, l'année a été marquée par la conclusion des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Le COI a en effet remis son rapport à la Première ministre le 24 février 2023, pour étayer les travaux du Gouvernement concernant une actualisation de la trajectoire pluriannuelle des investissements dans le domaine des transports. **A cette occasion, le Gouvernement a réaffirmé les**

**orientations de développement des transports du quotidien et de décarbonation des transports.**

Ces orientations se sont traduites, dès cette année, avec les avancées suivantes qui ont vocation à se déployer dans les prochaines années avec les moyens du programme 203 et du budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) :

- l'annonce d'une « **nouvelle donne ferroviaire** » qui met l'accent sur la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire ;
- la finalisation en mai 2023 du **plan « vélo et marche 2023-2027 »** qui réhausse l'ambition du premier plan vélo 2019-2022 ;
- la formalisation, par la loi du 27 décembre 2023, des « **services express régionaux métropolitains** » (**SERM**) en tant qu'offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux ;
- l'engagement de la négociation d'une nouvelle génération des **volets mobilités des contrats de plan État-régions** (CPER), et des contrats de convergence et de transformation (CCT) dans les outre-mer, qui mobiliseront au total 8,6 milliards d'euros sur la période 2023-2027. L'effort de réorientation des moyens est assumé, avec la part des mobilités routières limitée au cinquième des montants inscrits (contre deux cinquièmes dans la génération précédente).

**Le programme participe également à la gestion et à l'entretien des réseaux de transport.** Pour cela, le programme s'appuie en grande partie sur :

- les effectifs de l'action 08 « Personnels œuvrant pour les politiques de transport » du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » pour le réseau routier national non concédé ;
- les gestionnaires d'infrastructures que sont SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, Voies navigables de France, les grands ports maritimes métropolitains et en outre-mer, les ports autonomes fluviaux, les sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes, ainsi que la compagnie nationale du Rhône. Ces gestionnaires d'infrastructures sont, généralement, maîtres d'ouvrage des projets de développement.

Ce levier est traduit opérationnellement par l'objectif 2 (améliorer qualité des infrastructures de transports) dont **les résultats 2023 témoignent, avec l'atteinte des cibles fixées, d'une bonne performance des gestionnaires d'infrastructures**, dans un contexte marqué par

- les grèves du début de l'année 2023, qui ont eu des conséquences négatives sur la disponibilité des infrastructures ;
- l'inflation qui a, tout au long de l'année, été un facteur de forte tension sur les budgets d'entretien et d'exploitation.

La performance de la maîtrise d'ouvrage des projets, mesurée par l'objectif 1 (réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports) est, en 2023, en dessous de la cible fixée, ce résultat devant être nuancé par le faible nombre d'opérations pris en compte dans les indicateurs en 2023 : quatre opérations pour le volet des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires ; quatre opérations pour les opérations routières.

Au plan budgétaire, l'année 2023 se conclut, pour le programme 203, avec le concours de l'AFITF et des collectivités territoriales – principalement dans le cadre des CPER –, par une consommation de 8,1 milliards d'euros en engagements et 8,6 milliards d'euros en paiements. **Le taux d'exécution du programme s'élève ainsi respectivement à 94 % des moyens disponibles en engagements, en tenant compte des autorisations d'engagement non affectées, et à 96 % des moyens disponibles en paiements.** Conformément aux orientations du gouvernement, l'essentiel (92 %) de ces dépenses a été consacrée à l'entretien, à la régénération et à la modernisation de l'ensemble des réseaux et au développement des modes alternatifs à la route.

Pour obtenir une baisse des émissions des gaz à effet de serre des transports routiers, ferroviaires et fluviaux, les leviers suivants ont enfin été activés en 2023 : **l'électrification des véhicules, le déploiement de bornes de recharge, le covoiturage ou le déploiement des zones à faible émission-mobilité**. Ces leviers sont financés par les programmes 380 « Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires » et 174 « Énergie, climat et après-mines » de la mission « Écologie, développement et mobilités durables », relevant respectivement de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature et de la direction générale de l'énergie et du climat.

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

---

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

INDICATEUR 1.1 : Intérêt socio-économique des opérations

### **OBJECTIF 2 : Améliorer la qualité des infrastructures de transports**

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

INDICATEUR 2.2 : État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

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

INDICATEUR 3.1 : Part modale des transports non routiers

INDICATEUR 3.2 : Part de marché des grands ports maritimes

INDICATEUR 3.3 : Contrôle des transports routiers

### **OBJECTIF 4 : Améliorer l'efficacité, l'attractivité, la régularité et la qualité des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs**

INDICATEUR 4.1 : Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres

INDICATEUR 4.2 : Taux de remplissage

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

INDICATEUR 4.4 : Pourcentage de trains supprimés

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

## Objectifs et indicateurs de performance

### OBJECTIF

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

### INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 Cible
Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires	€/€ public investi	0,2	0,6	> 1	0.4	absence amélioration	>1
Intérêt socio-économique des opérations routières	€/€ public investi	2,2	ND	3	0.5	absence amélioration	2,6

#### Commentaires techniques

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

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

**Champ** : opérations de développement ferroviaires, fluviales et portuaires d'un montant supérieur à 20 M€ pour lesquelles le bénéfice socio-économique doit être calculé réglementairement, par exemple lors d'une déclaration d'utilité publique.

**Source des données** : maîtres d'ouvrage des projets (SNCF Réseau, Voies navigables de France, grands ports maritimes, etc.).

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

Les opérations prises en compte au titre du RAP 2023 sont les suivantes :

Opérations prises en compte au titre 2023	Montant (M€) (1)	Conditions économiques	Taux d'actualisation	Valeur actualisée nette par euro public investi (en M€) (2)	Montant investi valorisé (en M€) (1)*(2)
T12 Massy-Évry Phase 1	216,0	01/02/2014	4,5 %	-0,5	-112,5
Régénération de la voie ferrée centre Europe Atlantique 2023	40,0	01/02/2014	4,5 %	-0,4	-16,1
Modernisation de signalisation : commande centralisée de voie banalisée (CCVB) Beillant Angoulême Saintes	38,0	01/02/2014	4,5 %	3,1	118
HAROPA PORT - plate-forme multimodale Port Seine métropole ouest (PSMO)	62,5	01/01/2022	4,5 %	1,9	118,5
<b>Total 2023</b>	<b>356,50</b>			<b>0,3</b>	<b>107,90</b>

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

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

### 1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

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

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

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

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

La valeur de l'indicateur correspond à la valeur médiane des bénéfices socio-économiques actualisés rapportés aux montants d'investissement.

Les opérations routières prises en compte au titre du RAP 2023 sont les suivantes :

Dpt	Voie	Libellé opération	Coût total de l'opération (en M€) (1)	Bénéfice actualisé (en M€)	Investissement (en M€) (2)	Bénéfice actualisé par euro investi (en €)
47	RN21	RN21-La Croix Blanche – Monbalen	36,0	91	34,0	2,7
86	RN147	RN147 – Déviation de Lussac-les-Châteaux	143	56,7	129,7	0,4
93	RN102	Liaison A75 – Brioude	88	36,3	63,2	0,6
32	RN124	RN124-Mse à 2x2 voies section Gimont – L'Isle-Jourdain	142	34,0	101,5	0,3
Total			409	218	328,4	0,7

La valeur médiane de l'indicateur au titre de l'année 2023 se situe à **0,5**.

(1) Le coût total de l'opération correspond au montant de l'opération inscrit au CPER lorsqu'elle est intégralement financée ou au montant de l'opération lorsque son inscription au CPER est partielle.

(2) Le coût d'investissement, différent du coût total de l'opération, est calculé à partir du coût total de l'opération et de la durée estimée des travaux. Il correspond aux dépenses actualisées liées à la construction de l'infrastructure hors taxe. Il tient compte des taux d'actualisation socio-économique tutélaire en vigueur. Le calcul socio-économique des projets est mené en conformité avec l'instruction gouvernementale en vigueur à la date de réalisation de l'étude socio-économique.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

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

Le bénéfice actualisé pour 2023 est de 0,4 euro par euro public investi sur un total de quatre opérations, une opération portuaire et trois opérations ferroviaires.

#### Concernant l'opérations portuaire :

Le PAP 2023 prévoyait l'engagement de l'opération CAP 2020 au grand port maritime de Dunkerque. L'engagement des financements pour cette opération n'interviendra qu'en 2024. Ce décalage s'explique d'une part par la durée des procédures environnementales, et d'autre part par la finalisation du plan de financement courant 2023 faisant suite aux négociations du volet mobilité du CPER Hauts-de-France cette même année.

Au titre de l'année 2023 seule l'opération portuaire fluvio-maritime PSMO de HAROPA PORT a été prise en compte suite à la réalisation d'études socio-économiques par le port et l'approbation de l'opération d'investissement lors du Conseil de surveillance de l'établissement de novembre 2023. Le projet est créateur de valeur avec bilan socio-économique monétarisé (en euro) positif de 1,9.

#### Concernant les opérations ferroviaires :

La méthode de calcul du bilan socio-économique ne permet pas d'intégrer certains impacts sociaux positifs. Il s'agit :

- pour la nouvelle ligne T12 : de la desserte des quartiers sensibles enclavés (La Grande Borne à Grigny et Viry-Châtillon, et Grand-Vaux à Savigny-sur-Orge) ;

- pour la ligne VFCEA : de la connexion des territoires ruraux enclavés dans le cadre de la régénération des lignes de dessertes fines du territoire. Par ailleurs, des travaux de régénération, préalables aux travaux de modernisation de cette ligne, apportent des bénéfices socio-économiques qui ne sont également pas pris en considération.

L'intérêt réel des projets est minoré par des contraintes méthodologiques.

Parmi les opérations ferroviaires seule la « Modernisation Signalisation CCVB Beillant Angoulême Saintes » est créatrice de valeur avec un bénéfice de 3,1 € nette par euro investi.

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

Les projets routiers présentés dans le RAP 2023, conformément aux critères sous-jacents de l'indicateur 1.1.2 (affectation des premières AE en 2022 permettant le démarrage effectif des travaux en 2023), ont été financés dans le cadre des CPER 2015-2020 dont le volet mobilité a été prolongé jusqu'en 2022. Alors qu'aucune opération n'avait été initiée en travaux en 2022 (pas d'affectation pour des démarrages de travaux en 2021), la fin effective des CPER a accéléré la nécessité de mettre en place les financements nécessaires au démarrage des travaux d'opérations sensibles et primordiales au développement du réseau routier national, notamment vis-à-vis des co-financeurs de ces opérations qui ont contribué en moyenne à 55 % des crédits de ces 4 opérations.

Par ailleurs, le contexte exceptionnellement inflationniste des dernières années a fortement impacté le coût moyen de réalisation des opérations routières, alors même que les bénéfices estimés n'ont pas cru dans les mêmes proportions. Il en ressort des rapports de bénéfice sur investissement nettement inférieurs à ceux attendus initialement, tout en restant positifs, donc bénéfiques pour la collectivité. La valeur médiane des rapports des opérations ayant bénéficié de premières AE en 2022 en vue d'un démarrage des travaux en 2023 est ainsi de 0,5.

## **OBJECTIF**

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

## **INDICATEUR**

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 Cible
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	k€ constants 2020 par km	1786	1613	<1661	1603 (provisoire)	cible atteinte	<1698
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	k€ constants 2020 par km	55,12	55,58	<59,3	56,91 (provisoire)	cible atteinte	<57,2

#### **Commentaires techniques**

Sources des données : SNCF Réseau

Depuis le PAP 2023 les données sont transmises en euros constants par SNCF Réseau car les indicateurs du contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau sont en euros courants.

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

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



l'ensemble des opérations dont la majorité des travaux se sont déroulés au cours de cette année. Il peut donc comprendre des dépenses pluriannuelles et ne sera, pour cette raison, stabilisé définitivement que deux à trois années après l'année considérée.

Les valeurs des réalisations 2021 et 2022 font ainsi l'objet d'un ajustement par rapport aux valeurs du PAP 2023 et celles inscrites au PAP 2024.

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

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

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

Il n'intègre pas les dépenses d'investissements, les frais financiers et de contractualisation des partenariats public privé (PPP) ni la convention de service en gare. En revanche, le volet entretien des PPP est inclus dans le champ de cet indicateur.

Les valeurs de réalisation 2021, 2022 et la cible 2023 font l'objet d'un ajustement par rapport aux valeurs du PAP 2023 et celles inscrites au PAP 2024

### ANALYSE DES RÉSULTATS

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

Le coût 2023 provisoire est en légère baisse par rapport au coût 2022 (-0,6 %) et en baisse de 10 % par rapport à 2021. Malgré l'important coût en Île-de-France, la réalisation 2023 est en amélioration par rapport à 2022.

À noter que la réalisation 2023 est provisoire. En effet, les coûts sont réexaminés deux fois par an en fonction de :

- l'avancement réel des règlements des marchés par rapport aux estimations prévisionnelles,
- la gestion des reliquats de production de chantiers passés pouvant impacter le coût.

Les réalisations 2021 et 2022 ont ainsi été actualisées.

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

En 2023, SNCF Réseau a absorbé l'augmentation du volume d'entretien due à un besoin accru de surveillance des rails à la suite de la détection d'un défaut sur les rails entraînant des remplacements de ballast sur les voies.

À noter que la réalisation 2023 est provisoire. En effet, à ce jour, la reventilation des frais de gestion interne n'a pas encore été effectuée et est donc estimée rendant ainsi le coût complet provisoire.

Les réalisations 2021 et 2022 ont été actualisées.

## INDICATEUR

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 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	49,94	cible atteinte	50
dont proportion des chaussées nécessitant un entretien structurel (G à I)	%	19,4	18,78	20	18,56	cible atteinte	20
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	87,3	85,9	>84	85,5	cible atteinte	>84
État des voies du réseau ferré national	mm	0,85	0,997	<1,02	0,94	cible atteinte	<1,02
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	97,91	97,45	98,0	96,30	absence amélioration	98,0

## Commentaires techniques

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

Champ : réseau routier national non concédé.

Sources des données : données patrimoniales recueillies dans l'outil national ISIDOR qui agrège les données de la connaissance du patrimoine du réseau routier national qui concerne quasiment l'ensemble du réseau routier national.

L'indicateur est construit sur la base de neuf classes d'entretien, dites indicateur de programmation dites IQP, 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. Ces classes, de A à I, correspondent aux catégories suivantes :

- 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 toutes classes confondues.

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

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

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

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

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

Champ : réseau routier national non concédé.

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

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

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

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

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

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

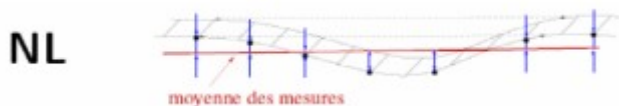
Par souci d'homogénéité avec l'indicateur sur les chaussées, l'indicateur sur les ouvrages d'art est depuis 2017 un indicateur consolidé calculé en fonction des 3 années glissantes N-1, N-2 et N-3. Les valeurs des années précédentes ont été recalculées selon cette nouvelle méthode.

### 2.2.3 État des voies du réseau ferré national

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

Sources des données : SNCF-Réseau.

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



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

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

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

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

### ANALYSE DES RÉSULTATS

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

Le linéaire des chaussées nécessitant un entretien de surface et de structure (D à I) est passé de 49,2 % en 2022 (campagne 2021) à 49,94 % en 2023 (campagne 2022) traduisant une dégradation. Cependant, le linéaire des chaussées nécessitant un entretien de structure (G à I) a légèrement baissé passant de 18,78 % en 2022 à 18,56 % en 2023, soit une légère progression de l'indicateur.

Depuis la campagne 2022 l'indicateur d'usage a été intégré dans l'indicateur IQP induisant une modification méthodologique. Désormais les chaussées présentant un déficit d'adhérence nécessitant un entretien de surface et de structure sont prises en compte dans l'IQP. À l'occasion du PAP 2024, la cible 2023 avait fait l'objet d'un ajustement en utilisant cette nouvelle méthodologie.

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

La valeur de cet indicateur marque une dégradation par rapport à 2021 (il passe de 85,9 % en 2022 à 85,5 % en 2023). Les actions de rénovation des ouvrages d'art n'ont pas permis de compenser la dégradation tendancielle annuelle de ce patrimoine.

La surface de ponts considérée comme en « mauvais état » (ouvrages notés 3 et 3U) représentent désormais 14,5 % de la surface totale des ponts (contre 14,1 % en 2022). Les ouvrages classés 3U (dégradés et urgents) représentent 2,3 % de la surface totale des ponts du réseau routier national non concédé contre 1,76 % en 2021.

Dans le même temps, la surface de ponts nécessitant un entretien spécialisé pour prévenir des dégradations rapides de leur structure à court terme (ouvrages notés 2E) représente désormais 40,2 % (contre 39,2 % en 2022) de la surface totale des ponts.

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

Durant la campagne 2023, des pannes engins ont émaillé le traitement des défauts de géométrie mais les efforts des établissements de maintenance ont permis de maintenir la qualité globale du nivellement à un niveau stable. La cible 2023 est atteinte.

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

En 2023, le taux de disponibilité du réseau fluvial principal est de 96,30 %, soit en dessous de la cible 2023, et du niveau de 2022 (97,45 %). Cette baisse s'explique d'une part, par les mouvements sociaux liés à la

réforme des retraites au cours du premier semestre et d'autre part, par les inondations exceptionnelles de fin d'année dans le Nord-Pas-de-Calais ayant occasionné des arrêts de navigation.

## OBJECTIF

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

## INDICATEUR mission

### 3.1 – Part modale des transports non routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 Cible
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	%	14,9	16,6	>18,5	18,5 (estimation)	amélioration	>19,2
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	10,7	10,4	>10	11 (estimation)	cible atteinte	>10,5
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	2	2,0	>2,2	2,2 (estimation)	amélioration	>2,3
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	%	ND	3,4	>4,6	Non connu	donnée non renseignée	>5

#### Commentaires techniques

##### Sources des données :

Bilan annuel des transports en 2022 (daté d'octobre 2023) dont l'élaboration repose notamment sur le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD). Il est rappelé que le bilan annuel portant sur l'année N est publié chaque année, au plus tôt à la fin du premier semestre de l'année N+1.

Ainsi, le Bilan annuel des transports en 2022 a été publié à la fin du second semestre de l'année 2023 et les données pour l'année 2022 ont pu être confortées et vérifiées. Cependant, les chiffres 2023 du SDES n'étant pas établis au moment de l'écriture du RAP, les données présentées sont des estimations de la DGITM.

Enfin, la source des données du sous-indicateur relatif à la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail est l'enquête annuelle de recensement de la population (INSEE) dont la donnée définitive est dans la mesure du possible disponible à l'été de l'année N+1. La donnée 2023, non disponible à ce jour, sera donc reportée au RAP 2024.

Il est à noter que les valeurs de réalisation 2021 des sous-indicateurs 3.1.1, 3.1.2 et 3.1.3 qui étaient toutes provisoires dans le PAP 2023 ont fait l'objet d'un ajustement à l'occasion de ce RAP 2023 et sont désormais définitives. De même, les données 2022 des sous-indicateurs 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3 et 3.1.4 ont fait l'objet d'un ajustement à l'occasion de ce RAP 2023 et sont désormais définitives.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

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

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

En 2022, le transport intérieur de voyageurs poursuit sa croissance et se rapproche de son niveau d'avant-crise : 999,7 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, en deçà de 3,4 % par rapport à 2019. Cette reprise est constatée pour tous les modes de transport.

Le transport intérieur de voyageurs, toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (82,1 %), augmente de 11,5 % par rapport à 2021. Le transport collectif poursuit sa reprise (+29,7 % par rapport à 2021) mais demeure quant à lui inférieur à son niveau d'avant-crise (-5,4 % par rapport à 2019). Dans le détail :

- Le transport ferroviaire atteint un niveau historique (+6,6 % par rapport à 2019) ;
- Le transport intérieur aérien croît de 33,9 % par rapport à 2021, (sans retrouver son niveau d'avant-crise) ;
- Le trafic maritime, mesuré en nombre de passagers, augmente fortement, +87,2 % par rapport à 2021 (sans retrouver son niveau d'avant-crise) ;

La reprise du transport collectif urbain est plus forte en Île-de-France (+26,8 %) qu'en province (+14,9 %).

Le transport terrestre de marchandises s'élève à 338 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, soit à peu près autant qu'en 2021 (-0,3 %). L'activité est stable dans le transport routier par poids lourds tandis qu'elle se replie dans les transports ferroviaire et fluvial. Les parts modales sont proches de celles de 2021 : 87,6 % du fret est transporté par poids lourds, 10,4 % par train et 2 % par voie fluviale.

Pour l'année 2023, les données sont en attente de la publication du bilan annuel des transports. Les chiffres présentés sont des estimations de la DGITM.

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

La pratique du vélo continue de se développer. En 2022, parmi les personnes se rendant sur leur lieu de travail, 3,4 % utilisent le vélo, soit 36 % d'augmentation par rapport à 2019 (2,5 %). La pratique est très disparate entre les grands centres urbains (6,2 %) et le reste du territoire (1,6 %). L'usage du vélo pour se rendre à son travail concerne davantage les hommes, les cadres et les plus jeunes. Cette pratique est également différenciée selon le groupe social : les cadres utilisent plus souvent le vélo pour aller travailler (6,4 %) que les agriculteurs ou les artisans (1,3 %), les commerçants et chefs d'entreprise (2,1 %). Le taux de recours au vélo des actifs est le plus élevé chez les 15-19 ans et les 30-34 ans (respectivement 4,3 % et 4,1 %).

La Plateforme nationale des fréquentations, administrée par l'association Vélo & Territoires, confirme ces évolutions avec +5 % en 2023 par rapport à 2022, et +48 % par rapport à 2019. L'usage du vélo est en progression pour les déplacements en semaine et en milieu urbain, mais stagne partout ailleurs (tous motifs de déplacement).

## **INDICATEUR**

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 Cible
% du trafic total	%	11,9	12,5	12	12,4	cible atteinte	12
% du trafic conteneurisé	%	6,7	7	7	6,6	absence amélioration	7

#### **Commentaires techniques**

##### Sources des données :

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

Méthodologie :

- Les parts de marchés sont exprimées en pourcentage concrétisant les parts de tonnage de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées annuellement dans chacun des grands ports maritimes métropolitains français par rapport aux 33 ports européens pris pour référence : 27 ports européens auxquels s'ajoutent 6 ports français (Dunkerque, HAROPA - Le Havre et Rouen - , Bordeaux, La Rochelle, Saint-Nazaire et Marseille).
- La réalisation de l'année N est susceptible d'évoluer jusqu'à la fin de l'année N+1 et, parfois, au-delà.
- L'estimation des trafics d'un port pour une année non révolue est calculée avec les trafics de la dernière année pour laquelle les trafics sont publiés, et des projections de croissance du PIB du pays du port concerné établies par la Commission européenne ou le FMI.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

### **Sous-indicateur 3.2.1 - Part de marché globale**

La part des trafics portuaires des 6 grands ports maritimes (GPM) métropolitains par rapport aux ports européens de référence, qui était prévue à 12 % au PAP 2023, a atteint 12,4 % en 2023. Elle est néanmoins inférieure à la part de marché globale réalisée en 2022 (12,5 %). Au total sur l'année 2023, le trafic de l'ensemble des 6 GPM métropolitains a baissé de -6,9 % par rapport à l'année 2022, passant de 257,5 millions de tonnes à 239,7 millions de tonnes. Cette baisse est légèrement inférieure à celle de l'ensemble du trafic des ports européens qui recule de 6.1 %, passant en dessous de la barre des 2 milliards de tonnes.

La performance des grands ports maritimes français s'inscrit dans la tendance baissière générale des trafics des ports européens. Cette baisse est induite par la conjoncture internationale marquée par l'invasion de l'Ukraine par la Russie, la multiplication des foyers de tensions géopolitiques, le ralentissement de la croissance économique, notamment chinoise, et la faible demande de consommation intérieure, qu'il s'agisse de produits finis manufacturés ou de matières premières. De surcroît, certains ports ont souffert de perturbations conjoncturelles locales limitant l'exploitation de certains sites industriels comme à Dunkerque ou à Fos-sur-Mer et par conséquent réduisant les flux de vrac, par exemple la mise à l'arrêt de hauts fourneaux sur les sites d'Arcelor Mittal de Dunkerque ou de Fos, conduisant à une diminution des importations de minerai.

### **Sous-indicateur 3.2.2 - Part des trafics de marchandises conteneurisées**

En 2023, la part des trafics de marchandises conteneurisées des 6 GPM métropolitains est 6,6 %. Le tonnage lié aux conteneurs pour les 6 GPM s'établit à 43,5 millions de tonnes contre 49,5 millions de tonnes en 2022 et recule donc de 12,3 %. Les ports français qui ont notamment été impactés par les mouvements sociaux de début 2023 subissent une baisse plus importante que l'ensemble des ports européens dont le trafic conteneurisé diminue de 6,6 % avec un total de 663,3 millions de tonnes en 2023 (contre 710,3 millions de tonnes en 2022).

## INDICATEUR

### 3.3 - Contrôle des transports routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 Cible
Intensité des contrôles des entreprises du transport routier de marchandises	%	1,5	6,4	9	Non connu	donnée non renseignée	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	19	23,8	cible atteinte	25

#### Commentaires techniques

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

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

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

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

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

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

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

## **ANALYSE DES RÉSULTATS**

### **Sous-indicateur 3.3.1**

Les résultats pour 2023 concernant la proportion d'entreprises contrôlées ne sont pas consolidés à la date de rédaction du RAP puisque les procédures de contrôle en entreprise s'inscrivent dans la durée et les saisies relatives aux contrôles 2023 sont encore en cours.

### **Sous-indicateur 3.3.2**

En 2023, le nombre de véhicules en infraction par rapport au nombre de véhicules contrôlés atteint 23,8 %, soit une légère baisse par rapport à 2022 (-0,4 %). Le résultat reste néanmoins élevé et supérieur à la cible fixée au PAP 2023. Cela s'explique essentiellement au recentrage de l'activité sur les contrôles en bord de route lors de la crise sanitaire en 2020 et 2021, et qui a perduré sur les années 2022 et 2023. Dans ce cadre, les services de régulation des transports routiers des directions (régionales) de l'environnement, de l'aménagement et du logement ont été appelés à maintenir une vigilance accrue afin de lutter contre les dérives visant l'exercice illégal de la profession de transporteur routier compte tenu de la demande qui reste forte en termes de livraisons, ou contre les fraudes aux règles de cabotage, dont auraient pu profiter certaines entreprises étrangères.

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

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

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

A cet égard, il convient de noter que la DGITM a mis en place une campagne de contrôle renforcé des véhicules utilitaires légers, dans le cadre de l'événement de fin d'année « Black Friday ».

**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 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 Cible
Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres	€/trains-km	19	14,5 (provisoire)	17,1	17,5 (provisoire)	absence amélioration	17,1

**Commentaires techniques**

La contribution à l'exploitation pour une année donnée correspond à l'écart entre :

- les charges d'exploitation conventionnelles : charges de circulation des trains, charges au sol, charges de maintenance courante des matériels roulants, charges de structure, charges de distribution, charges d'énergie, prestations spécifiques en gares et points d'arrêt, péages d'infrastructure, prestations communes des services en gare et points d'arrêt, locations de matériel roulant ;
- la somme des produits conventionnels soit les produits du trafic et les compensations liées à la mise en place de tarifs spécifiques versées notamment par d'autres autorités organisatrices.

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

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

**Source des données**

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

- pour les exercices 2021, 2022 et 2023 à partir des décomptes définitifs de l'offre réalisée produits par SNCF Voyageurs ;

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

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

**ANALYSE DES RÉSULTATS**

En 2022, la bonne reprise de la fréquentation ferroviaire a permis une baisse significative de la contribution comparée aux années précédentes. En effet, tel que cela est précisé dans l'indicateur 4.2 (ci-dessous), la fréquentation en 2022 a été particulièrement importante ce qui a naturellement augmenté le montant des recettes, induisant une baisse du montant de contribution. L'année 2022 marque également la fin des restrictions de circulation liées à la crise sanitaire. La signature d'une nouvelle convention d'exploitation avec SNCF Voyageurs sur une durée de 10 ans a également permis de négocier des engagements de productivité et de performance de la part de l'exploitant qui se répercutent dans le montant de contribution. Cela se traduit par une baisse de la contribution par rapport aux années antérieures et aux précédentes estimations, à 14,5 €/trains.km.

Pour l'année 2023, bien que profitant toujours de la dynamique des trafics, le montant de contribution, estimé à 17,5 €/train.km devrait être en hausse par rapport aux années antérieures, notamment en raison du contexte inflationniste fort, tant sur les coûts d'énergie et des matières premières, que des coûts de péage



ferroviaire. La valeur définitive sera connue à l'été 2024, une fois que le montant définitif à verser au titre de cet exercice sera arrêté avec SNCF Voyageurs.

## INDICATEUR

### 4.2 – Taux de remplissage

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 Cible
Taux de remplissage	%	50	55	55	57 (provisoire)	cible atteinte	57

#### Commentaires techniques

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

#### Source des données :

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

Les voyageurs-kilomètres sont établis :

- pour l'exercice 2021, à partir des décomptes définitifs de la fréquentation produits par SNCF Voyageurs ;
- pour l'exercice 2022 et 2023 à partir du décompte provisoire de la fréquentation réalisé par SNCF Voyageurs.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

Les éléments transmis par SNCF Voyageurs permettent d'évaluer le taux de remplissage à 57 % pour l'année 2023, soit une légère amélioration par rapport à 2022. Après une année 2022 particulièrement positive, l'année 2023 s'inscrit dans une tendance similaire qui semble s'installer dans la durée. La fréquentation est en hausse sur l'ensemble des lignes, avec un nombre de train en circulation quasiment constant (-0,9 %).

La hausse de fréquentation est portée par les lignes transversales Nantes-Lyon (+200 000 voyageurs) et la ligne Bordeaux-Marseille (+150 000 voyageurs), ainsi que les trains de nuit à destination du sud-ouest (+40 000 voyageurs).

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

Ce résultat est égal à la prévision 2022 indiquée dans le PAP 2024 (55 %) où un dynamisme de la fréquentation déjà très important avait été constaté sur les premiers mois de l'année 2022. Celui-ci est également supérieur de 13 points à l'hypothèse prise dans le cadre du PAP 2023.

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

Des modifications de compositions, notamment sur la ligne Nantes-Lyon, ont permis de diminuer la capacité d'emport des trains, et ainsi de réaliser un aller-retour supplémentaire par jour. A l'inverse, plusieurs lignes saturent sur certaines sections y compris hors période estivale, limitant de fait les possibilités d'amélioration de la fréquentation.

## INDICATEUR

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 Cible
Ponctualité terminus à 5 minutes des trains	%	75,7	72,3	78	69,7	absence amélioration	79

#### Commentaires techniques

La ponctualité terminus est définie comme le pourcentage des trains arrivant avec moins de 5 minutes de retard, pour les trains de jour et pour les trains de nuit, toutes causes confondues, sur l'ensemble des trains d'équilibre du territoire.

#### Source des données

Outil Bréhat de SNCF Réseau.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

L'année 2023 marque une troisième année consécutive de baisse de la régularité à 5 minutes des trains d'équilibre du territoire, en passant de 72,3 % à 69,7 %. Contrairement à l'année 2022, le résultat annuel est très impacté par deux baisses, une première au mois de juin et une seconde, plus importante, au mois de novembre. Le reste de l'année est resté relativement stable avec une régularité à 5 minutes comprise entre 70 % et 72 %.

Les causes des retards de plus de 5 minutes sont réparties entre SNCF Réseau (37 %), les causes extérieures (26 %), l'exploitant des TET (24 %) et les autres exploitants ferroviaires (13 %), notamment les services TER.

Cette baisse de la régularité s'explique par les facteurs suivants, bien que des évènements ponctuels puissent impacter spécifiquement la régularité de certaines lignes :

- un matériel roulant ancien, qui nécessite de plus en plus de maintenance surtout au niveau des locomotives ;

- des difficultés à recruter et former des opérateurs de maintenance qualifiés.

De ces deux conditions résultent une situation fragile sur les plans de maintenance du matériel, qui peut fortement se dégrader en cas de perturbations ponctuelles.

La période entre mi-octobre et la majorité du mois de novembre a en outre été marquée par de longues chutes de feuilles, notamment à cause d'un automne particulièrement doux. Les feuilles mortes posent des problèmes d'adhérence sur les voies, et des problèmes d'enraillement pour les locomotives, qui nécessitent alors de retourner en maintenance. Il en va de même en cas de collision avec des grands gibiers ou des arbres. Ces éléments extérieurs ont conduit à une forte augmentation de l'irrégularité à cette période sur les deux lignes structurantes Paris-Clermont et Paris-Limoges-Toulouse.

D'autres évènements climatiques, notamment les tempêtes et les inondations de fin d'année le long du littoral atlantique, ont perturbé les circulations pendant plusieurs semaines pour la ligne Bordeaux-Nantes.

La ligne Bordeaux-Marseille est la ligne ayant la plus faible régularité (56,3 %), notamment à cause de la densité des circulations le long de l'axe, l'ensemble des travaux en cours, mais également de nombreux actes de malveillance sur les infrastructures (dégradations installations électriques, vol de câbles, etc.) et d'intervention de la police à bord des trains.

Cette mauvaise année pour la régularité des circulations, a permis en fin d'année de mettre en place avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau plusieurs actions d'amélioration de qualité de service (par exemple le renforcement du parc de locomotives ou l'amélioration de la maintenance des matériels roulants), qui seront mises en place progressivement en 2024.

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

Lignes structurantes	PARIS – LIMOGES – TOULOUSE	73,0 %
	PARIS – CLERMONT-FERRAND	75,4 %
	BORDEAUX – MARSEILLE	56,3 %

<b>Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine</b>	NANTES – BORDEAUX	69,1 %
	NANTES – LYON	67,3 %
	TOULOUSE – HENDAYE	75,8 %
	CLERMONT-FERRAND – BEZIERS (AUBRAC)	84,1 %
<b>Lignes de nuit</b>	OCCITAN	87,6 %
	PYRENEEN	72,7 %
	PARIS – NICE	59,4 %
	PARIS – BRIANÇON	34,4 %

Les résultats des lignes de nuit résultent de difficultés opérationnelles liées à la cohabitation entre les différentes circulations nocturnes (trains de nuit, fret et travaux).

## INDICATEUR

### 4.4 – Pourcentage de trains supprimés

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 Cible
Pourcentage de trains supprimés	%	1,8	1,9	1,6	1,1	cible atteinte	1,6

#### Commentaires techniques

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

#### Source des données

Outil Bréhat de SNCF Réseau.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

Le nombre de trains supprimés opérationnellement s'établit à 1,1 %, et est donc en diminution par rapport à l'année 2022. La cible est atteinte. Cette année s'améliore notamment grâce à une très bonne saison estivale, avec des taux de suppression inférieurs à 1 % pendant les mois les plus chargés pour les TET, autant en fréquentation qu'en circulations.

En revanche, les mois de novembre et décembre se démarquent par une forte hausse des suppressions opérationnelles sur l'ensemble des lignes (à l'exception de Clermont-Béziers). Certaines lignes partagent les mêmes causes que celles liées aux défauts de régularité cités dans l'indicateur 4.3 (partie précédente). Ces suppressions sont donc en lien avec les problématiques de capacité de maintenance du matériel roulant, notamment les locomotives, en particulier pour les lignes Paris-Clermont et Paris-Limoges-Toulouse.

Les trains de nuits Paris-Toulouse / Rodez / Albi et Paris-Briançon / Nice ont subi le plus de suppressions au cours de l'année avec une augmentation du taux de suppression les deux derniers mois de l'année. La fiabilité des locomotives thermiques en est la première cause. Le mois de décembre a également été marqué par des grèves localisées de SNCF Réseau et de SNCF Voyageurs, notamment la nuit, impactant de fait les circulations des trains de nuit.

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

<b>Lignes structurantes</b>	PARIS – LIMOGES – TOULOUSE	0,5 %
	PARIS – CLERMONT-FERRAND	1,0 %
	BORDEAUX – MARSEILLE	4,5 %

<b>Lignes d'aménagement du territoire</b>	NANTES – BORDEAUX	1,7 %
	NANTES – LYON	1,0 %
	TOULOUSE – HENDAYE	0,9 %
	CLERMONT-FERRAND – BEZIERS (AUBRAC)	0,3 %
<b>Lignes de nuit</b>	OCCITAN	2,3 %
	PYRENNEN	1,7 %
	PARIS – BRIANÇON / NICE	2,64 %

## INDICATEUR

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 Cible	2023 Réalisation	Atteinte de la cible	2024 Cible
Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes)	%	8,9	9,6	7,7	10,8	absence amélioration	7,7

#### Commentaires techniques

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

#### Source des données

Outil Bréhat de SNCF Réseau.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

Les données transmises par SNCF Voyageurs, établissent les retards de plus de 30 minutes à 10,8 % des trains, troisième année de hausse consécutive. Cette nouvelle hausse s'explique essentiellement par des éléments déjà évoqués dans les indicateurs 4.3 et 4.4.

Cependant la part de retard supérieur à 2 heures est en baisse, suite à des actions menées au cours de l'année 2023, par exemple la mise en place de groupes de travail techniques visant à valider des actions financées par SNCF Voyageur, SNCF Réseau et l'État, notamment le financement de locomotives supplémentaires. Certaines actions décidées dans ces groupes de travail techniques sont toujours en cours sur les lignes structurantes pour diminuer les parts de retard de manière globalisée, en insistant sur les retards les plus importants (formations des agents, mise en place de nouvelles locomotives de secours le long des parcours). L'année 2023 a aussi vu la mise en place de procédure de relevés automatisés de variables ainsi que le retour systématique des équipes de terrain. Ces deux éléments combinés ont permis d'améliorer les diagnostics des retards et de mettre en place de nouvelles actions au sein de SNCF Voyageurs, y compris organisationnelles (formation des chefs de bord aux outils internes de suivi des incidents en vue d'améliorer l'information voyageurs, retours d'expériences systématiques).

Le pourcentage de trains en grand retard, supérieur à 30 minutes, pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à décembre 2022 est précisé à titre indicatif dans le tableau ci-après. Il est en augmentation sur l'ensemble du périmètre :

#### Pourcentage de trains en grand retard en 2022

<b>Lignes structurantes</b>	PARIS – LIMOGES – TOULOUSE	8.5 %
	PARIS – CLERMONT-FERRAND	9.2 %
	BORDEAUX – MARSEILLE	19.0 %
<b>Lignes d'aménagement du territoire</b>	NANTES – BORDEAUX	8.55 %

	NANTES – LYON	12 %
	TOULOUSE – HENDAYE	7.9 %
	CLERMONT-FERRAND – BEZIERS (AUBRAC)	1.5 %
	OCCITAN	2.3 %
<b>Lignes de nuit</b>	PYRENEEN	10.6 %
	PARIS – BRIANÇON	35.5 %
	PARIS -NICE	18.4 %

## Présentation des crédits et des dépenses fiscales

### 2023 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS OUVERTS ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

#### 2023 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI	
	<i>Prévision LFI 2023</i>					
	<i>Consommation 2023</i>					
01 – Routes - Développement	63 258 314	460 248 231	36 502 313	560 008 858	666 233 333	
04 – Routes - Entretien	247 482 975 485 794 298	56 913 658 523 047 474	5 990 911 7 572 586	310 387 544 1 016 414 359	941 387 544	
41 – Ferroviaire	1 884 924	0	2 708 374 508 4 741 700 024	2 708 374 508 4 743 584 947	3 223 374 508	
42 – Voies navigables	253 673 883 248 933 280	1 374 426	-688	253 673 883 250 307 018	255 073 883	
43 – Ports	611 136	7 796 172	94 376 798 135 979 174	94 376 798 144 386 482	140 526 798	
44 – Transports collectifs	8 283 167		372 700 000 917 861 473	372 700 000 926 144 640	591 100 000	
45 – Transports combinés	31 249		132 109 111 199 233 241	132 109 111 199 264 490	208 109 111	
47 – Fonctions support	46 929 076 46 044 417	505 634	26 076 413	46 929 076 72 626 464	48 779 076	
50 – Transport routier	3 704 950 2 040 878	1 531 647	154 480 780 123 922 808	158 185 730 127 495 333	158 185 730	
51 – Sécurité ferroviaire	21 419 899	747 126	15 178 912	37 345 936	45 000 000	
52 – Transport aérien	4 850 000 7 040 246	3 562 000 2 188 451	55 696 396 26 669 473	64 108 396 35 898 169	64 108 396	
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF				0 0	0	
<b>Total des AE prévues en LFI</b>	<b>556 640 884</b>	<b>60 475 658</b>	<b>3 523 728 504</b>	<b>4 140 845 046</b>	<b>6 341 878 379</b>	
Ouvertures / annulations par FdC et AdP			+3 408 743 958 (hors titre 2)	+3 408 743 958		
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP			+2 997 114 329 (hors titre 2)	+2 997 114 329		
Total des AE ouvertes			10 546 703 333 (hors titre 2)	10 546 703 333		
<b>Total des AE consommées</b>	<b>885 341 807</b>	<b>997 439 161</b>	<b>6 230 695 728</b>	<b>8 113 476 696</b>		

#### 2023 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
	<i>Prévision LFI 2023</i>				
	<i>Consommation 2023</i>				
01 – Routes - Développement	67 958 735	545 403 618	86 402 500	699 764 853	796 095 929
04 – Routes - Entretien	236 682 975 447 659 604	56 913 658 524 581 850	5 990 911 7 430 082	299 587 544 979 671 535	957 087 544
41 – Ferroviaire	3 957 661		2 704 924 508 4 792 355 915	2 704 924 508 4 796 313 576	3 343 806 341

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2023 Consommation 2023</i>					
42 – Voies navigables	253 673 883 248 916 897	1 609 460	713 252	<b>253 673 883</b> <b>251 239 609</b>	255 473 883
43 – Ports	843 794	2 665 164	94 376 798 150 227 824	<b>94 376 798</b> <b>153 736 782</b>	183 451 198
44 – Transports collectifs	7 826 413	169 038	606 524 236 1 268 573 579	<b>606 524 236</b> <b>1 276 569 030</b>	1 049 930 903
45 – Transports combinés	129 518		136 109 111 183 937 850	<b>136 109 111</b> <b>184 067 368</b>	206 609 111
47 – Fonctions support	46 929 076 44 442 696	768 288	25 492 811	<b>46 929 076</b> <b>70 703 795</b>	48 779 076
50 – Transport routier	3 704 950 4 542 036	1 388 333	154 480 780 123 696 676	<b>158 185 730</b> <b>129 627 045</b>	158 185 730
51 – Sécurité ferroviaire	21 560 300	1 027 031	18 214 518	<b>0</b> <b>40 801 850</b>	45 000 000
52 – Transport aérien	4 850 000 8 264 245	11 747 000 2 599 603	55 718 396 30 661 772	<b>72 315 396</b> <b>41 525 620</b>	72 315 396
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF				<b>0</b> <b>0</b>	0
<b>Total des CP prévus en LFI</b>	<b>545 840 884</b>	<b>68 660 658</b>	<b>3 758 124 740</b>	<b>4 372 626 282</b>	<b>7 116 735 111</b>
Ouvertures / annulations par FdC et AdP			+3 543 239 889 (hors titre 2)	+3 543 239 889	
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP			+1 086 093 669 (hors titre 2)	+1 086 093 669	
Total des CP ouverts			9 001 959 840 (hors titre 2)	9 001 959 840	
<b>Total des CP consommés</b>	<b>856 101 899</b>	<b>1 080 212 385</b>	<b>6 687 706 779</b>	<b>8 624 021 063</b>	

## 2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LFI) ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

## 2022 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI 2022 Consommation 2022</i>					
01 – Routes - Développement	122 342 514	576 157 014	124 585 085	0	<b>1 004 607 333</b> <b>823 084 612</b>
04 – Routes - Entretien	206 867 633 405 286 803	54 005 951 472 366 872	5 657 708 10 536 849	266 531 292	<b>847 531 292</b> <b>888 190 523</b>
41 – Ferroviaire	3 520 775	-12	2 563 091 166 5 201 295 762	2 563 091 166	<b>3 069 591 166</b> <b>5 204 816 524</b>
42 – Voies navigables	248 201 520 245 057 344	1 407 378	699 644	248 201 520	<b>249 601 520</b> <b>247 164 366</b>
43 – Ports	400 000 2 274 965	6 237 202	99 248 798 193 886 595	99 648 798	<b>193 198 798</b> <b>202 398 762</b>
44 – Transports collectifs	2 489 762	93 494	324 563 792 2 591 908 869	324 563 792	<b>622 863 792</b> <b>2 594 492 125</b>
45 – Transports combinés	245 300	-195	177 114 472 246 788 647	177 114 472	<b>322 114 472</b> <b>247 033 752</b>
47 – Fonctions support	46 940 187			46 940 187	<b>48 790 187</b>

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI 2022</i> Consommation 2022					
	42 106 011	554 564	55 047 084		97 707 660
50 – Transport routier	3 237 950 8 881 883		2 266 109 397 906 591	5 504 059	5 904 059 408 080 740
51 – Sécurité ferroviaire	460 721	3 833 062	30 631 155	0	45 000 000 34 924 938
52 – Transport aérien	4 007 600 -44 149	1 759 181 1 676 938	55 344 590 56 282 295	61 111 371	61 111 371 57 915 084
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			32 000 000 82 000 000	32 000 000	32 000 000 82 000 000
<b>Total des AE prévues en LFI</b>	<b>509 654 890</b>	<b>55 765 132</b>	<b>3 259 286 636</b>	<b>3 824 706 658</b>	<b>6 502 313 991</b>
<b>Total des AE consommées</b>	<b>832 621 930</b>	<b>1 063 618 581</b>	<b>8 991 568 575</b>		<b>10 887 809 086</b>

## 2022 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI 2022</i> Consommation 2022					
01 – Routes - Développement	122 469 755	636 451 184	63 581 553	0	647 283 676 822 502 493
04 – Routes - Entretien	217 274 835 397 109 300	59 405 951 501 736 808	5 657 708 8 575 874	282 338 494	892 838 494 907 421 981
41 – Ferroviaire	1 043 251		2 564 241 166 5 035 084 086	2 564 241 166	3 005 572 166 5 036 127 336
42 – Voies navigables	248 201 520 244 862 905	1 401 225	792 131	248 201 520	251 201 520 247 056 262
43 – Ports	400 000 2 732 438	11 553 373	99 248 798 172 776 157	99 648 798	187 072 198 187 061 968
44 – Transports collectifs	2 410 500	268 590	316 333 792 727 458 956	316 333 792	708 016 292 730 138 046
45 – Transports combinés	266 169		182 114 472 162 094 007	182 114 472	327 114 472 162 360 176
47 – Fonctions support	46 929 076 41 981 233	404 144	55 608 298	46 929 076	48 779 076 97 993 675
50 – Transport routier	3 704 950 5 582 037	1 617 137	2 266 109 398 293 486	5 971 059	6 371 059 405 492 660
51 – Sécurité ferroviaire	756 863	320 235	20 141 774	0	45 000 000 21 218 872
52 – Transport aérien	4 181 600 7 709 134	10 225 181 1 888 931	77 338 000 46 176 394	91 744 781	91 744 781 55 774 459
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			32 000 000 82 000 000	32 000 000	32 000 000 82 000 000
<b>Total des CP prévus en LFI</b>	<b>520 691 981</b>	<b>69 631 132</b>	<b>3 279 200 046</b>	<b>3 869 523 159</b>	<b>6 242 993 735</b>
<b>Total des CP consommés</b>	<b>826 923 585</b>	<b>1 155 641 628</b>	<b>6 772 582 715</b>		<b>8 755 147 928</b>



## PRÉSENTATION PAR TITRE ET CATÉGORIE DES CRÉDITS CONSOMMÉS

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées* en 2022	Ouvertes en 2023	Consommées* en 2023	Consommées* en 2022	Ouverts en 2023	Consommées* en 2023
<b>Titre 3 – Dépenses de fonctionnement</b>	832 621 930	556 640 884	885 341 807	826 923 585	545 840 884	856 101 899
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	559 879 762	275 767 001	612 729 555	556 178 067	264 967 001	582 144 629
Subventions pour charges de service public	272 742 168	280 873 883	272 612 251	270 745 518	280 873 883	273 957 271
<b>Titre 5 – Dépenses d'investissement</b>	1 063 618 581	60 475 658	997 439 161	1 155 641 628	68 660 658	1 080 212 385
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 060 769 184	60 475 658	993 986 131	1 153 520 551	68 660 658	1 076 804 942
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	2 849 398	0	3 453 030	2 121 077	0	3 407 443
<b>Titre 6 – Dépenses d'intervention</b>	8 991 568 575	3 523 728 504	6 230 695 728	6 772 582 715	3 758 124 740	6 687 706 779
Transferts aux ménages	659 161	0	625 432	1 386 324	0	579 948
Transferts aux entreprises	8 411 498 798	3 008 556 813	5 569 413 090	6 423 605 750	3 242 953 049	5 978 705 650
Transferts aux collectivités territoriales	307 344 417	360 240 911	211 917 499	192 784 168	360 240 911	284 920 743
Transferts aux autres collectivités	272 066 200	154 930 780	448 739 707	154 806 473	154 930 780	423 500 437
<b>Total hors FdC et AdP</b>		<b>4 140 845 046</b>			<b>4 372 626 282</b>	
Ouvertures et annulations* hors titre 2		+6 405 858 287			+4 629 333 558	
<b>Total*</b>	<b>10 887 809 086</b>	<b>10 546 703 333</b>	<b>8 113 476 696</b>	<b>8 755 147 928</b>	<b>9 001 959 840</b>	<b>8 624 021 063</b>

\* y.c. FdC et AdP

## FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2022	Prévues en LFI pour 2023	Ouvertes en 2023	Ouverts en 2022	Prévus en LFI pour 2023	Ouverts en 2023
Dépenses de personnel						
Autres natures de dépenses	3 648 743 130	2 201 033 333	3 408 743 958	2 805 330 660	2 744 108 829	3 543 239 889
<b>Total</b>	<b>3 648 743 130</b>	<b>2 201 033 333</b>	<b>3 408 743 958</b>	<b>2 805 330 660</b>	<b>2 744 108 829</b>	<b>3 543 239 889</b>

## RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

## ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE ADP

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2023		1 835 112		1 835 112				
03/2023		2 453 563		2 453 563				
04/2023		1 317 104		1 317 104				
05/2023		877 902		877 902				
06/2023		1 356 378		1 356 378				
07/2023		1 656 777		1 656 777				
08/2023		1 507 492		1 507 492				
09/2023		827 479		827 479				
10/2023		1 661 130		1 661 130				
11/2023		1 209 937		1 209 937				
12/2023		1 794 939		1 794 939				
01/2024		137 733		137 733				
<b>Total</b>		<b>16 635 545</b>		<b>16 635 545</b>				

## ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE FDC

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2023		1 280 801 066		8 736 768				
03/2023		478 106 800		74 667 438				
04/2023		2 682 349		183 039 944				
05/2023		767 333 334		821 710 830				
06/2023		6 140 305		403 231 722				
07/2023		331 004 047		140 932 189				
08/2023		35 879 307		677 377 011				
09/2023		114 301		283 931 734				
10/2023		208 237 831		406 271 796				
11/2023		116 141 393		52 319 142				
12/2023		150 489 316		466 068 899				
01/2024		21 574 589		13 339 894				
<b>Total</b>		<b>3 398 504 640</b>		<b>3 531 627 366</b>				

## ARRÊTÉS DE REPORT D'AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
06/02/2023		1 665 744 349						

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
<b>Total</b>		<b>1 665 744 349</b>						

#### ARRÊTÉS DE REPORT DE FDC

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
20/02/2023		1 294 986 088		1 059 023 692				
<b>Total</b>		<b>1 294 986 088</b>		<b>1 059 023 692</b>				

#### ARRÊTÉS DE REPORT GÉNÉRAL HORS FDC HORS AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
10/03/2023		69 204 122		116 085 694				
<b>Total</b>		<b>69 204 122</b>		<b>116 085 694</b>				

#### DÉCRETS D'ANNULATION DE FDC OU DE ADP

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
06/07/2023						3 920 029		3 920 029
09/12/2023						1 102 994		1 102 994
23/01/2024						1 373 204		
<b>Total</b>						<b>6 396 227</b>		<b>5 023 023</b>

#### DÉCRETS DE TRANSFERT

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
27/06/2023						1 024 951		1 024 951
20/11/2023						2 795 279		2 795 279
<b>Total</b>						<b>3 820 230</b>		<b>3 820 230</b>

**LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES**

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
30/11/2023						29 000 000		85 195 487
<b>Total</b>						<b>29 000 000</b>		<b>85 195 487</b>

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

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
<b>Total général</b>		<b>6 445 074 743</b>		<b>4 723 372 297</b>		<b>39 216 457</b>		<b>94 038 740</b>

## ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

**Avertissement**

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

Le chiffrage initial pour 2023 a été réalisé sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2023. Dès lors, le chiffrage actualisé peut différer de celui-ci, notamment lorsqu'il tient compte d'aménagements intervenus depuis le dépôt du projet de loi de finances pour 2023.

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

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

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

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

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage définitif 2022	Chiffrage initial 2023	Chiffrage actualisé 2023
800221	<b>Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés comme carburant par les véhicules routiers de transport de marchandises d'au moins 7,5 tonnes</b> Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : 32811 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1999 - Dernière modification : 2014 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-53</i>	1 353	1 247	1 353
800222	<b>Tarif réduit (remboursement) pour les gazoles utilisés comme carburant des véhicules de transport public collectif de voyageurs</b> Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : 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>	175	153	175
800220	<b>Tarif réduit (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis</b> Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : 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>	67	45	67
800117	<b>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</b> Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2011 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48, L. 312-54 et L. 312-55</i>	52	45	52
800119	<b>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</b> Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2017 - Dernière modification : 2017 - Dernière incidence budgétaire : 2026 - Fin du fait générateur : 2026 - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-64 et L. 312-69</i>	20	19	20

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffre définitif 2022	Chiffre initial 2023	Chiffre actualisé 2023
800214	<b>Tarif particulier pour le carburant ED95, carburant diesel comportant entre 90 % et 95 % d'éthanol</b> Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-79 et L. 312-80</i>	1	1	1
800224	<b>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</b> Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-60 et L. 312-63</i>	-	-	-
800225	<b>Tarif réduit pour les gazoles utilisés pour le transport ferroviaire de personnes ou de marchandises sur le réseau ferré national</b> Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-49</i>	-	-	-
800118	<b>Tarif particulier (nul) pour divers gaz à usage combustible (gaz de houille, gaz à l'eau, gaz pauvres et gaz similaires)</b> Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2016 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-79 et L. 312-85</i>	nc	nc	nc
930101	<b>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)</b> Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-149 et L. 421-150</i>	nc	nc	nc
930102	<b>Exonération pour les véhicules de collection</b> Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-147</i>	nc	nc	nc
930103	<b>Exonération pour les véhicules utilisés pour les besoins des jeux et manèges forains, des cirques, des centres équestres et des récoltes agricoles</b> Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-152 à L. 421-155</i>	nc	nc	nc
940102	<b>Exonération pour les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-78</i>	nc	€	nc
940103	<b>Exonération pour les véhicules de tourisme pour les véhicules hybrides électriques présentant une autonomie en mode tout électrique supérieure à 50 km</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-79</i>	nc	€	nc
940203	<b>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</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-74</i>	nc	nc	nc

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffre définitif 2022	Chiffre initial 2023	Chiffre actualisé 2023
970105	<b>Réduction des émissions, ou de la puissance administrative, prises en compte dans le barème du malus à hauteur de 80 grammes par kilomètre, ou de 4 CV, pour les véhicules comportant au moins 8 places assises dont disposent les personnes morales</b> Malus CO2 sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (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	<b>Plafonnement à 50 % du prix des véhicules</b> Malus CO2 sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 421-61</i>	nc	nc	nc
230510	<b>Exonération des plus-values de cession de bateaux affectés au transport fluvial de marchandises</b> Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2011 - Dernière modification : 2011 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 238 sexdecies</i>	€	€	€
940202	<b>Réduction de la masse en ordre de marche, prise en compte dans le tarif de la taxe, à hauteur de 400 kg pour les véhicules comportant au moins huit places assises dont disposent les personnes morales</b> Taxe sur la masse en ordre de marche sur les véhicules de tourisme <i>Bénéficiaires 2021 : (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.421-77</i>	€	€	€
800209	<b>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...)</b> Produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2007 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : 2023 - Fin du fait générateur : 2023 - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-35, al.3</i>	0	0	0
820204	<b>Tarif réduit pour l'électricité consommée par les transports collectifs ferroviaires et routiers (train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable et électrique, trolleybus)</b> Électricité <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2015 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-50 et L. 312-51</i>	21	0	0
820205	<b>Tarif réduit pour l'électricité consommée par les exploitants d'aérodromes électro-intensifs ouverts à la circulation aérienne publique (niveau d'électro-intensivité au moins égal à 0,5%)</b> Électricité <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2018 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-59</i>	4	0	0
820207	<b>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</b> Électricité <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2019 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-56</i>	0	0	0
820209	<b>Tarif réduit pour l'électricité fournie aux aéronefs lors de leur stationnement dans les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique</b> Électricité <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2021 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C - 8-C-i</i>	0	0	0
<b>Coût total des dépenses fiscales</b>		<b>1 693</b>	<b>1 510</b>	<b>1 668</b>

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

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire		Chiffrage définitif 2022	Chiffrage initial 2023	Chiffrage actualisé 2023
120113	<p><b>Exonération partielle de la prise en charge par l'employeur, une collectivité territoriale ou Pôle emploi, des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail</b></p> <p>Traitements, salaires, pensions et rentes viagères</p> <p><i>Bénéficiaires 2021 : 4000000 Ménages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1948 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 81-19° ter</i></p>	155	nc	170
<b>Coût total des dépenses fiscales</b>		<b>155</b>		<b>170</b>



## Justification au premier euro

### Éléments transversaux au programme

#### ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action  <i>Prévision LFI Consommation</i>	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP
01 – Routes - Développement		560 008 858	666 233 333 560 008 858		699 764 853	796 095 929 699 764 853
04 – Routes - Entretien		310 387 544 1 016 414 359	941 387 544 1 016 414 359		299 587 544 979 671 535	957 087 544 979 671 535
41 – Ferroviaire		2 708 374 508 4 743 584 947	3 223 374 508 4 743 584 947		2 704 924 508 4 796 313 576	3 343 806 341 4 796 313 576
42 – Voies navigables		253 673 883 250 307 018	255 073 883 250 307 018		253 673 883 251 239 609	255 473 883 251 239 609
43 – Ports		94 376 798 144 386 482	140 526 798 144 386 482		94 376 798 153 736 782	183 451 198 153 736 782
44 – Transports collectifs		372 700 000 926 144 640	591 100 000 926 144 640		606 524 236 1 276 569 030	1 049 930 903 1 276 569 030
45 – Transports combinés		132 109 111 199 264 490	208 109 111 199 264 490		136 109 111 184 067 368	206 609 111 184 067 368
47 – Fonctions support		46 929 076 72 626 464	48 779 076 72 626 464		46 929 076 70 703 795	48 779 076 70 703 795
50 – Transport routier		158 185 730 127 495 333	158 185 730 127 495 333		158 185 730 129 627 045	158 185 730 129 627 045
51 – Sécurité ferroviaire		37 345 936	45 000 000 37 345 936		40 801 850	45 000 000 40 801 850
52 – Transport aérien		64 108 396 35 898 169	64 108 396 35 898 169		72 315 396 41 525 620	72 315 396 41 525 620
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF			0 0			0 0
<b>Total des crédits prévus en LFI *</b>	<b>0</b>	<b>4 140 845 046</b>	<b>4 140 845 046</b>	<b>0</b>	<b>4 372 626 282</b>	<b>4 372 626 282</b>
Ouvertures / annulations y.c. FdC et AdP		+6 405 858 287	+6 405 858 287		+4 629 333 558	+4 629 333 558
Total des crédits ouverts	0	10 546 703 333	10 546 703 333	0	9 001 959 840	9 001 959 840
<b>Total des crédits consommés</b>	<b>0</b>	<b>8 113 476 696</b>	<b>8 113 476 696</b>	<b>0</b>	<b>8 624 021 063</b>	<b>8 624 021 063</b>
Crédits ouverts - crédits consommés		+2 433 226 637	+2 433 226 637		+377 938 776	+377 938 776

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

Le détail des ressources et du résultat 2023 pour le programme 203 est résumé dans le tableau suivant (en M€) :

	Ressources					Résultat			
	LFI	AENE	FDC+ADP	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE
AE	4 140,8	1 665,7	3 415,1	1 318,6	10 540,4	8 113,5	1 788,9	638,0	94 %
CP	4 372,6	sans objet	3 548,3	1 081,1	9 002,0	8 624,0	sans objet	377,9	96 %

Les intitulés de ces colonnes désignent respectivement :

- LFI : loi de finances initiale ;

- AENE : arrêté de report des AE affectées non engagées ;
- FDC + ADP : fonds de concours et attributions de produits ;
- Autres : autres mouvements budgétaires ;
- EXE : exécution ;
- DISPO : disponible.

Par rapport au tableau précédent d'ouverture de crédits, ce tableau présente un écart de 6,3 M€ en AE correspondant aux blocages réalisés en application de la réglementation budgétaire (article 160 du décret n° 2012-1246) relative aux retraits d'engagements juridiques.

Les montants « Autres » s'expliquent essentiellement par le montant des reports de crédits entrants 2023 (1 364,2 M€ d'AE et 1 175,1 M€ de CP). Ceux-ci comprenaient la dernière échéance de versement à SNCF Réseau (644 M€) du FDC SNCF relance encaissé en fin d'année 2020 et un autre FDC de la SNCF (168 M€) encaissé en fin d'année 2022 et reversé en 2023 à SNCF Réseau.

Les ressources 2023 sont détaillées dans la partie « Justifications des mouvements réglementaires et des lois de finances rectificatives ».

Le disponible fin 2023 contient le reliquat disponible (96,2 M€ d'AE) d'un FDC du Luxembourg encaissé en 2021 pour financer des opérations engagées sur une période de plusieurs années pour le transport ferroviaire et les transports collectifs. Il contient également le reliquat d'une opération achevée pour les infrastructures de transport combiné qui sera soldée en 2024 (24,6 M€ d'AE).

## PASSAGE DU PLF À LA LFI

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
PLF	0	3 840 845 046	3 840 845 046	0	4 072 626 282	4 072 626 282
Amendements	0	+300 000 000	+300 000 000	0	+300 000 000	+300 000 000
<b>LFI</b>	<b>0</b>	<b>4 140 845 046</b>	<b>4 140 845 046</b>	<b>0</b>	<b>4 372 626 282</b>	<b>4 372 626 282</b>

Les crédits de la loi de finances initiales (LFI) 2023 du programme 203 (P203) correspondent à la somme des montants (3 841 M€ d'AE et 4 073 M€ de CP) prévus dans le projet de loi de finances (PLF) et d'un amendement voté qui a conduit à augmenter les crédits du P203 de 300 M€ en AE et en CP.

Cet amendement de 300 M€, présenté par le Gouvernement, était dédié à une compensation financière exceptionnelle pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui connaissaient des difficultés financières dans un contexte marqué par les conséquences de la crise sanitaire et la hausse du coût de l'énergie. La répartition des crédits prévue dans l'amendement était la suivante : 200 M€ pour Île-de-France Mobilités (IdFM) et 100 M€ pour les AOM en province.

Cet amendement s'est traduit par la création de la sous-action 44-07 « Compensations AOM » du P203.

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

L'ensemble des mouvements budgétaires en 2023 du P203 constituant la ressource du programme est résumé dans le tableau suivant (en M€) :

	LFI	LFG	DT	AENE	FDC AFITF	Annulation	FDC Autres	Reports	Blocages	ADP	Total ressources
AE	4 140,8	-29,0	-3,8	1 665,7	2 120,4	-6,4	1 278,1	1 364,2	-6,3	16,6	10 540,4
CP	4 372,6	-85,2	-3,8	0,0	2 222,9	-5,0	1 308,7	1 175,1	0,0	16,6	9 002,0

Les intitulés de ces colonnes désignent respectivement :

- LFI : loi de finances initiale ;
- LFG : loi de finances de fin de gestion ;
- DT : décrets portant transfert de crédits ;
- AENE : arrêté de report des AE affectées non engagées ;
- FDC AFITF : fonds de concours versés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;
- Annulation : décrets portant annulation de crédits de fonds de concours et d'attributions de produits ;
- FDC Autres : fonds de concours versés par d'autres financeurs que l'AFITF ;
- Reports : arrêté de reports de crédits ;
- Blocages : blocages de crédits ;
- ADP : attributions de produits.

Par rapport au tableau précédent d'ouverture de crédits de la partie « éléments de synthèse du programme », ce tableau présente un écart de 6,3 M€ en AE correspondent aux blocages réalisés en application de la réglementation budgétaire (article 160 du décret n° 2012-1246) relative aux retraits d'engagements juridiques. Sauf dérogation, seul le retrait d'un engagement de l'année en cours rend les autorisations d'engagement correspondantes disponibles..

La loi de finances de fin de gestion et les principaux mouvements réglementaires sont présentés ci-après.

### La loi de fin de gestion (LFG)

La loi n° 2023-1114 du 30 novembre 2023 de finances de fin de gestion pour 2023 a annulé, au total, 29 M€ d'AE et 85,2 M€ de CP. Il s'agit de la somme des mesures suivantes (en M€) :

	AE	CP
Ligne TET Nancy/Metz-Lyon	35,0	0,0
Subvention ouvrages d'art reseaux routiers locaux	20,0	20,0
Annulation partielle remboursement aide au transport routier (ASP)	-15,9	-20,0
Reliquat de réserve du P203 non dégelée	-68,1	-85,2
Total	-29,0	-85,2

En particulier, la commission mixte paritaire de la LFG a ajouté deux mesures nouvelles pour le P203 :

- 35 M€ d'AE pour le financement de l'exploitation de la ligne TET Nancy-Metz-Lyon ;
- 20 M€ en AE et en CP pour des crédits destinés à la réfection des ouvrages d'art pour le réseau routier des collectivités. Ces 20 M€ ont servi à financer une subvention au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) afin de renforcer la mise en œuvre de son programme d'études pour les ouvrages d'art des collectivités, dit « Programme Ponts », ainsi que de travaux.

L'Agence de service et de paiements (ASP) est chargée de la gestion de l'aide exceptionnelle au secteur du transport routier décidée en 2022 et versée la même année par le P203 à l'Agence. Elle a remboursé en 2023 42 M€ au P203 de cette aide à titre de trop versé. Une partie de ce remboursement a pu être utilisée par le programme (26,1 M€ d'AE et 22 M€ de CP), notamment pour renforcer le financement de l'entretien routier. Le solde a été annulé dans le cadre de la LFG (15,9 M€ d'AE et 20 M€ de CP).

Enfin 68,1 M€ d'AE et 85,2 M€ de CP correspondant au reliquat de la réserve du programme non dégelée ont été annulés en LFG.

### **Décrets portant transfert de crédits**

Deux décrets portant transfert de crédits (n° 2023-511 du 27 juin 2023 et n° 2023-1061 du 20 novembre 2023) ont conduit à retirer au total environ 3,8 M€ en AE et en CP au programme en 2023. Les transferts correspondants sont les suivants :

- -5 M€ pour un transfert sortant du P203 au bénéfice du programme 350 « Jeux olympiques et paralympiques 2024 » pour financer les « voies olympiques provisoires » ;
- +1,5 M€ pour un transfert entrant au bénéfice du P203 pour le dispositif de la Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport (Carcept) concernant le transport routier. Ce transfert a pour origine le programme 198 « Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres » ;
- -0,3 M€ pour un transfert sortant du P203 au bénéfice du programme 205 « Affaires maritimes, pêche et aquaculture » pour les capitaineries (volets systèmes d'information et formation métier).

### **Report des AE affectées non engagées (AENE)**

Les AENE à date de début d'année 2023 (1 665,7 M€) correspondent aux opérations d'investissement pluriannuelles de l'État dont les engagements et les paiements sont réalisés sur plusieurs exercices budgétaires. Elles concernent pour le 203 essentiellement le mode routier qui est géré directement par les services de l'État. Le montant correspond à l'arrêté du 6 février 2023 portant report de crédits.

### **Les reports (hors AENE)**

Deux arrêtés de report ont été pris en 2023 pour un montant total de 1 364,2 M€ d'AE et 1 175,1 M€ de CP :

- Arrêté du 20 février 2023 portant report de crédits de fonds de concours (1 295 M€ d'AE et 1 059 M€ de CP) ;
- Arrêté du 10 mars 2023 portant report de crédits (69,2 M€ d'AE et 116,1 M€ de CP) pour les crédits budgétaires hors fonds de concours.

Le montant élevé des reports concernant les fonds de concours s'explique notamment par :

- L'encaissement, à la fin de l'année 2020, de 4 050 M€ de fonds de concours correspondant à la recapitalisation de la SNCF prévue au plan de relance. Les paiements ont été réalisés par le P203 en 2021, 2022 et se sont achevés en 2023 avec un versement de 644 M€ à SNCF Réseau qui étaient donc inclus dans le montant des reports pour 2023 ;

Un autre fonds de concours de la SNCF de 168 M€ a été encaissé fin 2022 et n'a été versée qu'en 2023 à SNCF Réseau. Il était donc également inclus dans le montant des reports.

### **Fonds de concours (FDC) AFITF**

Les montants (2 120,4 M€ d'AE et 2 222,9 M€ de CP) correspondent à la somme des ouvertures de FDC en 2023 qui concernent l'AFITF.

### **Fonds de concours (FDC) d'autres financeurs que l'AFITF**

Les montants (1 278,1 M€ d'AE et 1 308,7 M€ de CP) correspondent à la somme des ouvertures de FDC en 2023 versés par d'autres financeurs que l'AFITF. Il s'agit essentiellement de la SNCF pour le financement de la régénération du réseau ferroviaire (voir action 41) et des collectivités territoriales dans le cadre de cofinancement d'opérations routières de l'État (voir action 01).

### **Décrets portant annulation de crédits**

Le montant total des décrets d'annulation de crédits 2023 sur le P203 s'est élevé à 6,4 M€ en AE et 5 M€ en CP. Il s'agit de crédits fonds de concours concernant des opérations achevées qui sont annulés en vue de rembourser les collectivités ou d'éteindre les titres émis à leur encontre. Ces montants correspondent à la somme des trois décrets suivants :

- décret n° 2023-571 du 6 juillet 2023 (3,9 M€ en AE et en CP) ;

- décret n° 2023-1158 du 9 décembre 2023 (1,1 M€ en AE et en CP) ;
- décret n° 2024-27 du 23 janvier 2024 (1,4 M€ d'AE).

### Les attributions de produits

16,6 M€ d'AE/CP ont été encaissés en 2023 par le P203 concernant ces attributions de produits. Il s'agit de financement pour la réalisation de travaux de remise en état suite à des dégradations commises sur le réseau routier national non concédé et de prestations réalisées par les services techniques centraux de la DGITM.

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

Comme évoqué précédemment l'essentiel des fonds de concours (FDC) perçus par le programme 203 provient de l'AFITF, de la SNCF et des collectivités territoriales.

En AE, les FDC et attributions de produits (ADP) ouverts en 2023 se répartissent de la manière suivante par sous-action du programme (en M€) :

S.action	S.action libellé	FDC AFITF	FDC Autres	ADP
01	Routes - Développement	481,9	246,6	
04-01	Régénération routière	651,0	12,3	
04-02	Entretien routier		9,4	16,0
41-01	Infrastructures ferroviaires	250,0	0,8	
41-06	Régénération ferroviaire		984,7	
42-01	Infrastructures fluviales	3,4	0,5	
43-01	Infrastructures Portuaires	46,2	0,0	
44-01	Infrastructures transport collectif	494,7	0,2	
44-05	Infrastructures Vélo	120,0		
45-01	Infrastructures transports combiné	28,3		
45-02	Transports combinés		1,0	
47-01	Études générales		0,5	0,05
47-02	Fonctionnement des services			0,6
51-01	Infrastructures sécurité ferroviaire	45,0	22,0	
<b>Total</b>		<b>2 120,4</b>	<b>1 278,1</b>	<b>16,6</b>

En CP, les FDC et attributions de produits (ADP) ouverts en 2023 se répartissent de la manière suivante par sous-action du programme (en M€) :

S.action	S.action libellé	FDC AFITF	FDC Autres	ADP
01	Routes - Développement	521,7	255,6	
04-01	Régénération routière	649,5	12,3	
04-02	Entretien routier		9,4	16,0
41-01	Infrastructures ferroviaires	260,1	5,8	
41-06	Régénération ferroviaire		984,7	
42-01	Infrastructures fluviales	4,4	0,5	
43-01	Infrastructures Portuaires	67,8	6,6	
44-01	Infrastructures transport collectif	591,8	10,2	
44-05	Infrastructures Vélo	49,0		
45-01	Infrastructures transports combiné	56,5		
45-02	Transports combinés		1,0	
47-01	Études générales		0,5	0,05

<b>47-02</b>	Fonctionnement des services			0,6
<b>51-01</b>	Infrastructures sécurité ferroviaire	22,0	22,0	
<b>Total</b>		<b>2 222,9</b>	<b>1 308,7</b>	<b>16,6</b>

## ■ RÉSERVE DE PRÉCAUTION ET FONGIBILITÉ

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Mise en réserve initiale	0	198 636 579	198 636 579	0	210 225 641	210 225 641
Surgels	0	65 431 439	65 431 439	0	54 643 573	54 643 573
Dégels	0	0	0	0	0	0
<b>Réserve disponible avant mise en place du schéma de fin de gestion (LFR de fin d'année)</b>	<b>0</b>	<b>264 068 018</b>	<b>264 068 018</b>	<b>0</b>	<b>264 869 214</b>	<b>264 869 214</b>

Concernant les crédits de la LFI du P203, le taux de base de la réserve pour les crédits hors dépense de personnel a été augmenté pour atteindre 5 % (4 % en 2022). Conformément aux dispositions arrêtées par les circulaires du ministère chargé des comptes publics, un calcul spécifique a été effectué pour la réserve des subventions pour charges de service public (SCSP) de VNF, de l'ART et de l'EPSF tenant compte de la part de masse salariale dans les dépenses de fonctionnement de l'établissement. Le montant de la réserve initiale du P203 était ainsi de 198,6 M€ d'AE et 210,2 M€ de CP.

Deux autres mises en réserve supplémentaires ont été mises en œuvre en 2023 pour un total de 65,4 M€ d'AE et 54,6 M€ de CP :

- sur les reports du P203 dans la perspective d'un jugement attendu d'un contentieux concernant les sociétés habilitées au télépéage (SHT) lié aux suites de l'abandon de l'écotaxe pour 25,7 M€ d'AE et 12,6 M€ de CP ;
- un surgel de 39,7 M€ d'AE et 42 M€ de CP.

Le total de la réserve pour le P203 était donc de 264 M€ d'AE et de 264,9 M€ de CP.

## Dépenses pluriannuelles

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

#### Génération 2015 - 2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2023		Consommation 2023		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	3 141 182 501					2 796 400 934	2 122 369 937
41 - Ferroviaire	2 080 203 452					1 933 946 885	1 488 817 018
42 - Voies navigables	2 064 056					2 064 056	1 704 352
43 - Ports	444 000 892					435 872 797	317 557 684
44 - Transports collectifs	2 344 885 000					2 541 367 256	1 579 948 693
<b>Total</b>	<b>8 012 335 901</b>					<b>7 709 651 928</b>	<b>5 510 397 684</b>

#### Contrats de plan État-régions 2015-2020 prolongés jusqu'en 2022

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

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

Après signature d'avenants aux contrats métropolitains en 2016 et 2017 et des avenants de prolongation, les ressources État inscrites aux CPER s'élèvent à 8 012 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).

Le taux d'avancement national des CPER pour les crédits de l'État mis en place en autorisations d'engagement est arrêté fin 2022 à hauteur de 7 709 M€, soit un taux d'exécution de 96 %. La nette accélération s'explique en grande partie par l'alimentation par les enveloppes issues du plan de relance. Le taux d'exécution en crédits de paiements à fin 2023 est supérieur à 70 %.

#### Contrats de plan État-régions 2021-2027 et avenants mobilités 2023-2027

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 et CPIER 2021-2027. 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 coordonnateurs des CPIER. Les négociations sur ces CPER sont en cours et devraient aboutir dans l'ensemble des régions au cours de l'année 2024.

Dans l'attente des contrats signés, 1,1 Md€ d'AE et 0,12 Md€ de CP, hors Guyane, avaient été prévus au budget 2023 de l'AFITF pour couvrir les engagements de 2023, première année d'exécution.

## CONTRATS DE CONVERGENCE ET DE TRANSFORMATION (CCT)

## Génération 2019 - 2022

Action / Opérateur Territoire	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2023		Consommation 2023		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	38 911 186					38 911 186	14 775 421
Guyane	7 411 186					7 411 186	3 401 013
Mayotte	31 500 000					31 500 000	11 374 408
42 - Voies navigables	550 099					550 099	430 100
Guyane	550 099					550 099	430 100
43 - Ports	38 780 000					29 446 720	9 695 499
Guadeloupe	6 860 000					8 980 000	1 598 600
La Réunion	12 410 000					6 016 064	6 016 064
Martinique	13 010 000					7 500 000	807 071
Saint-Pierre-et-Miquelon	6 500 000					6 950 656	1 273 764
52 - Transport aérien	1 600 000					1 600 000	1 600 000
Mayotte	1 600 000					1 600 000	1 600 000
<b>Total</b>	<b>79 841 285</b>					<b>70 508 005</b>	<b>26 501 020</b>

Concernant spécifiquement l'outre-mer, la loi du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer (EROM) institue les plans et les contrats de convergence. 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 de moyen terme. Ceux-ci se sont substitués à partir de 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 n'est pas concernée à ce jour par ce dispositif.

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

Compte tenu de ce transfert et d'un avenant au CCT de Mayotte intervenu en fin d'année 2021, le montant total contractualisé s'élevait fin 2022 à 79,8 M€. Par courrier du 7 novembre 2022, le ministre chargé des outre-mer a donné mandat aux préfets et hauts-commissaires outre-mer pour négocier une année de prolongation de ces contrats pour l'année 2023. A fin 2023, suite à la signature de l'ensemble des avenants aux CCT comportant un volet mobilité, le montant total atteint 90,8 M€. Compte tenu de la consommation de 83,6 M€ d'AE, le taux d'avancement final en AE de ces CCT est de 92 %.

Collectivité	Montant contractualisé	Consommation 2023		Consommation cumulée	
		AE	CP	AE	CP
Guadeloupe	10,4	3,5	0,0	12,5	1,6
Guyane	8,0	-0,4	-0,1	7,5	3,8
Martinique	16,3	3,3	0,3	10,3	1,5
Mayotte	39,3	4,7	5,2	37,8	18,2
La Réunion	9,4	0,0	2,7	7,5	3,6
St Pierre et Miquelon	7,5	2,0	0,0	8,0	6,0



Total	90,8	13,1	8,1	83,6	34,6
-------	------	------	-----	------	------

## MARCHÉS DE PARTENARIAT

### MARCHÉ DE PARTENARIAT / ROCADE L2 À MARSEILLE

La liaison L2 est une voie rapide urbaine reliant les autoroutes A7 au nord et A50 à l'est de 9,3 km constituée de deux sections Est et Nord. Cette rocade 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 Rcade 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.

L'ensemble de l'infrastructure est en service depuis le 25 octobre 2018.

Trois types de coût composent le contrat.

**a) Les coûts d'investissement**, c'est-à-dire les coûts de conception et de construction de la L2 ont fait 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 ont été effectués :

- 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.

- 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 par le P203 au moyen de fonds de concours de l'AFITF jusqu'à la fin du contrat.

**b) Les coûts de financement** sont financés par l'État seul à compter de la mise à disposition des ouvrages. Les paiements correspondants sont effectués par des redevances spécifiques versées semestriellement par le P203 au moyen de fonds de concours de l'AFITF jusqu'à la fin du contrat.

**c) Les coûts de fonctionnement** sont 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 les crédits budgétaires du P203.

### 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.

	2021 et avant		2022		2023		2024	2025	2026 et après
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Prévision	Prévision
AE									
CP									
Investissement	247 007 000	232 311 391	51 293 000	51 293 092	3 000 000	0	0	0	0
	38 854 800	39 329 182	51 293 000	58 955 337	3 000 000	4 840 000	0	4 580 000	156 410 000
Fonctionnement	38 076 000	38 110 250	10 020 000	9 636 924	12 530 000	11 913 758	13 600 000	14 160 000	312 540 000
	38 076 000	38 110 250	10 020 000	9 636 924	12 530 000	11 913 758	13 600 000	14 160 000	312 540 000
Financement	55 719 925	55 719 925	12 370 000	12 370 000	11 320 000	11 320 000	10 780 000	10 780 000	125 470 000
	55 719 925	55 719 925	12 370 000	12 370 000	11 320 000	11 320 000	10 780 000	10 780 000	125 470 000

En 2023, 28,1 M€ d'AE et 35,1 M€ de CP ont été versés pour la L2. Le montant exceptionnel des dépenses en 2022 correspond au versement d'une indemnité (51,3 M€) à la société en application d'un protocole transactionnel.

### 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 de 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 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 retenir le recours à un contrat de partenariat public-privé.

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

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

Sur le plan financier, le montant relatif à la partie investissement a été engagé en 2009. La durée du contrat est de 30 ans. La phase de réalisation des CEI est terminée depuis l'acceptation par l'État du dernier CEI (Trégueux) le 14 mai 2012.

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

Au 1<sup>er</sup> janvier 2024, cinq centres d'entretien et d'intervention sont transférés à des départements, en application de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (dite loi « 3DS »). Ce transfert a pour effet d'annuler la part des redevances de fonctionnement concernant ces cinq CEI. Le contrat de partenariat public privé a ainsi fait l'objet d'un avenant signé le 22 décembre 2023 qui acte ce principe.

### **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 bâtiment basse consommation (BBC) ;
- 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.

AE CP	2021 et avant		2022		2023		2024	2025	2026 et après
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Prévision	Prévision
Investissement	216 000 000	216 000 000	0	0	0	0	0	0	0
	76 500 000	76 410 000	7 300 000	7 262 000	7 825 000	7 824 000	6 175 000	6 287 000	110 678 000
Fonctionnement	99 214 000	99 247 000	11 500 000	11 114 000	12 500 000	12 305 000	14 242 000	14 875 000	271 881 000
	99 214 000	99 247 000	11 500 000	11 114 000	12 500 000	12 305 000	14 242 000	14 875 000	271 881 000
Financement	91 200 000	91 190 000	7 200 000	7 200 000	5 800 000	5 810 000	6 205 000	6 205 000	60 602 000
	91 200 000	91 190 000	7 200 000	7 200 000	5 800 000	0	6 205 000	6 205 000	60 602 000

En 2023, 18,1 M€ d'AE et 25,9 M€ de CP ont été versés pour ce contrat.

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

AE 2023	CP 2023
AE ouvertes en 2023 * (E1) <b>10 546 703 333</b>	CP ouverts en 2023 * (P1) <b>9 001 959 840</b>
AE engagées en 2023 (E2) <b>8 113 476 696</b>	CP consommés en 2023 (P2) <b>8 624 021 063</b>
AE affectées non engagées au 31/12/2023 (E3) <b>1 788 924 774</b>	dont CP consommés en 2023 sur engagements antérieurs à 2023 (P3 = P2 – P4) <b>2 022 225 260</b>
AE non affectées non engagées au 31/12/2023 (E4 = E1 – E2 – E3) <b>644 301 863</b>	dont CP consommés en 2023 sur engagements 2023 (P4) <b>6 601 795 803</b>

RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2022 non couverts par des paiements au 31/12/2022 brut (R1) <b>7 066 500 228</b>				
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022 (R2) <b>1 406 276</b>				
<b>Engagements ≤ 2022 non couverts par des paiements au 31/12/2022 net (R3 = R1 + R2) <b>7 067 906 505</b></b>	–	CP consommés en 2023 sur engagements antérieurs à 2023 (P3 = P2 – P4) <b>2 022 225 260</b>	=	Engagements ≤ 2022 non couverts par des paiements au 31/12/2023 (R4 = R3 – P3) <b>5 045 681 245</b>
AE engagées en 2023 (E2) <b>8 113 476 696</b>	–	CP consommés en 2023 sur engagements 2023 (P4) <b>6 601 795 803</b>	=	Engagements 2023 non couverts par des paiements au 31/12/2023 (R5 = E2 – P4) <b>1 511 680 893</b>
				<b>Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023 (R6 = R4 + R5) <b>6 557 362 137</b></b>
				Estimation des CP 2024 sur engagements non couverts au 31/12/2023 (P5) <b>1 876 151 495</b>
				Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2024 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2023 (P6 = R6 – P5) <b>4 681 210 642</b>

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

\* LFI 2023 + reports 2022 + mouvements réglementaires + FdC + AdP + fongibilité asymétrique + LFR



## Justification par action

### ACTION

#### 01 – Routes - Développement

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
01 – Routes - Développement		666 233 333	<b>666 233 333</b>		796 095 929	<b>796 095 929</b>
		560 008 858	<b>560 008 858</b>		699 764 853	<b>699 764 853</b>

L'action 01 « Routes-Développement » a pour objet le développement et la modernisation du réseau routier national. Cette action est intégralement financée par voie de fonds de concours (FDC) versés par :

- l'AFITF pour la part État du financement des opérations ;
- les collectivités territoriales, qui cofinancent certaines opérations, principalement dans le cadre des CPER.

Le développement des infrastructures du réseau routier national non concédé s'effectue principalement avec l'exécution des volets routiers des contrats de plan État-région (CPER) 2023-2027, des programmes spécifiques (notamment la Route Europe Centre Atlantique) et des contrats de convergence et de transformation en outremer (CCT). Ces contrats 2023-2027, en cours de négociation ou de conclusion, sont 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). Conformément aux orientations du gouvernement, le volet routier des CPER 2023-2027 disposera de moyens inférieurs à ceux de la génération précédente.

La modernisation du réseau routier fait en revanche l'objet d'une ambition renforcée de l'État grâce à la mise en place dès 2023 d'une enveloppe dédiée au budget de l'AFITF. Celle-ci a pour ambition de réduire les nuisances générées par le trafic routier (lutte contre le bruit, risques de pollution routière, discontinuités écologiques) et d'adapter le réseau pour intégrer les nouvelles mobilités et l'adapter au changement climatique.

#### Spécificités de gestion

La modernisation et le développement routier concernent principalement des opérations d'investissement pluriannuelles sur le réseau routier national non concédé dont la gestion relève directement des services de l'État. La mise en place des AE pour cette action correspond ainsi principalement à un dispositif budgétaire spécifique : les affectations d'AE sur tranches fonctionnelles. Ces affectations peuvent ainsi être consommées en AE sur plusieurs années. Les AE affectées aux opérations comportent ainsi des AE affectées non engagées (AENE) progressivement consommées pendant plusieurs années.

Le tableau ci-dessous reprend les données d'exécution et complète ces données avec les ressources réellement encaissés en 2023 pour les FDC et les AENE (en M€) :

	Ressources					Résultat			
	LFI	AENE	FDC	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE
AE	0,0	1 389,1	728,5	4,3	2 121,9	560,0	1 514,5	47,4	98 %
CP	0,0	sans objet	777,4	-12,8	764,6	699,8	sans objet	64,8	92 %

Les ressources réellement encaissées pour les FDC (728,5 M€) sont supérieures à celles prévues en LFI (666,2 M€) pour les AE et légèrement inférieures pour les CP (777,4 M€ encaissés contre 796,1 M€ prévus). De manière générale, les encaissements de FDC du P203 peuvent être différents des prévisions du projet de loi de finances en septembre. Le budget de l'AFITF n'est en effet voté qu'en fin d'année pour l'année suivante et il peut être modifié en cours d'année. C'est le cas également des FDC versés par les collectivités.

En tenant compte de l'ensemble de ces éléments et notamment des AENE, le taux d'exécution 2023 est de 98 % des AE et de 92 % des CP.

Les financements mis en place en 2023 pour cette action ont permis la poursuite des études et des travaux lancés pour ces opérations. Les premiers travaux pour les opérations dont l'inscription au titre de la future contractualisation mobilités 2023-2027 est certaine ont également été lancés. La dotation relative à la modernisation du réseau routier national a permis le financement d'études et de premiers travaux prioritaires.

Les opérations suivantes ont notamment été mises en service en 2023 :

Voie	Libellé opération	Longueur (km)	Montant (valeur février 2014)*	(M€ courants)
RN122	Déviations de Sansac-de-Marmiesse	13	72,6	78
A104	A104 Contournement Est de Roissy	9	220	240
A86-A1	Aménagement du système d'échangeurs Pleyel et Porte de Paris	sans objet	101,2	105,6

\*Afin de respecter une homogénéité avec les chiffres communiqués dans le volet performance, les montants sont présentés en M€ TTC en valeur de février 2014 (en utilisant l'indice TP01 pour l'actualisation).

Par ailleurs, les affectations d'AE les plus élevées de l'année 2023, en part État, correspondent aux tranches fonctionnelles des opérations suivantes :

- A75 Mise aux normes de l'assainissement entre Coudes et Issoire : 20 M€ (modernisation du réseau)
- RN135 Aménagement de la section Ligny – Velaines : 26,3 M€
- RN147 Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges : 86,3 M€
- RN102 Contournement Nord du Teil (2<sup>e</sup> tranche) : 15,8 M€
- RN87 Échangeur du Rondeau à Grenoble : 27 M€
- RN79 RCEA La fourche Col des Vaux : 55,3 M€
- RN164 Merdrignac Ouest : 20,5 M€
- RN1 Nouveau pont du Larivot en Guyane : 10,1 M€
- RN10 Enfouissement à Trappes : 42,2 M€
- RN2 Contournement d'Avesnes sur Helpe : 49 M€
- RN338 Accès au pont Flaubert à Rouen : 12 M€

Les dix consommations de CP les plus élevées en investissement de l'année 2023 correspondent aux tranches fonctionnelles des opérations suivantes :

- RN141 Roumazières-La Péruse : 30 M€
- RN102 Liaison A75-Brioude : 19,4 M€
- A480 Échangeur du Rondeau à Grenoble : 32,7 M€
- RCEA RN79 Brandon-Clermain : 21 M€
- RCEA RN70 Blanzay : 20,1 M€
- RCEA RN70 Montceau : 19,6 M€



- RN124 Mise à 2x2 voies section Gimont – L'Isle-Jourdain : 23,7 M€
- RN2 Contournement d'Avesnes-sur-Helpe : 18,7 M€
- RN1338 Accès au pont Flaubert à Rouen : 31,8 M€
- RN13 Déviation Sud-Ouest d'Évreux : 17,7 M€

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	5 000 000	63 258 314	11 300 000	67 958 735
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	5 000 000	63 261 814	11 300 000	67 962 235
Subventions pour charges de service public		-3 500		-3 500
Titre 5 : Dépenses d'investissement	661 233 333	460 248 231	779 444 254	545 403 618
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	661 233 333	460 248 231	779 444 254	545 403 618
Titre 6 : Dépenses d'intervention		36 502 313	5 351 675	86 402 500
Transferts aux ménages		625 432		579 948
Transferts aux entreprises		8 641 845		27 839 887
Transferts aux collectivités territoriales		7 263 616	5 351 675	42 433 696
Transferts aux autres collectivités		19 971 419		15 548 968
<b>Total</b>	<b>666 233 333</b>	<b>560 008 858</b>	<b>796 095 929</b>	<b>699 764 853</b>

## ACTION

## 04 – Routes - Entretien

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
04 – Routes - Entretien		941 387 544	<b>941 387 544</b>	957 087 544		<b>957 087 544</b>
		1 016 414 359	<b>1 016 414 359</b>	979 671 535		<b>979 671 535</b>

L'action 04 « Routes-entretien » comprend les dépenses relatives à l'entretien courant et préventif, à l'exploitation, et à la régénération du réseau routier national non concédé. Elle inclut également les aménagements de sécurité, la gestion du trafic et de l'information routière des usagers ainsi que les frais de fonctionnement, dont ceux d'ingénierie, des directions interdépartementales des routes (DIR). Onze DIR et trois services d'outre-mer, en Guyane, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, assurent cet entretien.

L'entretien du réseau reste une priorité clairement affirmée par le gouvernement. Elle s'est traduite par un effort important sur les crédits d'entretien et de régénération ces dernières années : (674 M€ de CP dépensés en 2017, hors crédits d'entretien du réseau routier alsacien, et 980 M€ en 2023). L'usage de ces crédits a été optimisé pour préserver au mieux l'état du patrimoine en tenant compte des niveaux de trafic de chaque section de voie et prévenir ainsi les risques en termes de perte de sécurité et de défaillance du réseau.

Afin d'informer les citoyens, les données correspondantes sur l'état du réseau sont accessibles sur le site du ministère de l'écologie depuis plusieurs années. La viabilité du réseau constitue également une priorité, qui se traduit par les actions d'exploitation des DIR, organisées selon un modèle industriel.

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

Les dépenses relatives à cette action 04 sont issues des crédits votés en loi de finances (sous-action 04-02) et des fonds de concours (sous-action 04-01) versés principalement par l'AFITF.

Le détail des ressources et du résultat 2023 pour l'action 04 est disponible ci-dessous (en M€) :

	Ressources					Résultat			
	LFI	AENE	FDC	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE
AE	310,4	41,0	688,8	15,1	1 055,2	1 016,4	35,7	3,1	100 %
CP	299,6	sans objet	687,3	56,8	1 043,7	979,7	sans objet	64,0	94 %

Le niveau des ressources encaissées (1 055,2 M€ d'AE et 1 043,7 M€ de CP) est supérieur à la prévision de la LFI (941,4 M€ d'AE et 957,1 M de CP). De manière générale, les encaissements de FDC du P203 peuvent être différents des prévisions au stade du projet de loi de finances, en septembre. Le budget de l'AFITF n'est en effet voté qu'en fin d'année pour l'année suivante et il peut être modifié en cours d'année. C'est le cas également des FDC des collectivités. Cet écart entre prévision et encaissement des ressources est ainsi principalement dû à l'écart entre la prévision et l'encaissement de FDC et aux reports de l'exercice précédent.

Le niveau d'exécution des dépenses en 2023 est de 100 % des AE et de 94 % des CP.

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

#### **04-02 Entretien routier**

Pour la sous-action 04-02 relative à l'entretien routier courant et préventif, 353 M€ d'AE et 332 M€ de CP ont été dépensés en 2023 sur les domaines suivants (M€) :

Activités	AE	CP
Exploitation et dépendance	164	149
Fonctionnement des services	46	37
Matériels d'entretien et d'exploitation	34	30
Chaussées petit entretien	25	26
Autres dépenses d'entretien courant	20	20
Immobilier technique	20	27
Petit entretien des équipements	17	17
Viabilité hivernale	16	16
Ouvrages d'art petit entretien et entretien spécialisé	9	9
Innovation, contrôles et études	1	1
Total entretien routier	353	332

#### **04-01 Régénération routière**

Pour la sous-action 04-01 relative à la « régénération » routière, 663 M€ d'AE et 647 M€ de CP ont été dépensés en 2023 sur les domaines suivants (M€) :

Activités	AE	CP
Entretien des chaussées	305	295
Entretien et renouvellement équipements statiques	99	86
Réparation des ouvrages d'art	93	81
Gestion du trafic et équipements dynamiques	44	38
Entretien spécialisé des ouvrages d'art	34	32
Aménagements de sécurité	24	23
Immobilier technique	22	20
Renouvellement équipements et mise en sécurité des tunnels	21	36
Aménagements environnementaux	13	12
Aires de stationnement	4	3
Plan de relance ouvrages d'art et voies réservées	2	20
Autres régénération routière	2	2
Total régénération routière	663	647

Les principales opérations financées en 2023 dans le cadre du programme de régénération routière sont les suivantes :

- 
- RN145, RN21 et A63 Nouvelle-Aquitaine ;
- RN10 entre Poitiers et Bordeaux ;
- A6, N104, A86, A10, A3 - Île-de-France ;
- A72, A47, RN90 - Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A47 -RN88 - Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A31 entre Nancy et Metz - Grand Est ;
- RN4 - Île-de-France et Grand Est ;
- A75, A31- Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A21, A16, RN31, RN2 - Normandie/Hauts-de-France ;
- RN12 - Île-de-France/Normandie ;
- A84, RN12, RN165, RN137 - Bretagne ;
- RN13 - Normandie ;
- RN1 - RN2 - Guyane ;
- A86 - Île-de-France ;
- A55 Viaduc de Caronte - PACA ;
- A75 nord - Viaduc de Raza Crouzy et Alagnonette - Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A31 - Plusieurs réparations d'ouvrages - Grand Est ;
- A20 - Falaise de Puyjarrige - Nouvelle Aquitaine ;
- A64-VRU Toulouse – Occitanie ;
- N116, A64 - Occitanie ;
- RN21 - Occitanie ;
- RN 814 -Viaduc de Calix – Normandie ;
- A31 - Viaduc de Belleville - Grand Est ;
- Pont d'Aquitaine - Nouvelle-Aquitaine ;

- Les bassins du réseau de la DIR Méditerranée - Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes et Languedoc- Roussillon ; de la DIR Nord et de la DIR Massif-Central.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	262 482 975	485 794 298	251 682 975	447 659 604
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	262 482 975	485 834 298	251 682 975	447 699 604
Subventions pour charges de service public		-40 000		-40 000
Titre 5 : Dépenses d'investissement	672 913 658	523 047 474	699 413 658	524 581 850
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	672 913 658	519 594 444	699 413 658	521 241 455
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		3 453 030		3 340 395
Titre 6 : Dépenses d'intervention	5 990 911	7 572 586	5 990 911	7 430 082
Transferts aux entreprises		1 416 017		1 416 017
Transferts aux collectivités territoriales	5 990 911	2 549 212	5 990 911	2 580 708
Transferts aux autres collectivités		3 607 357		3 433 357
<b>Total</b>	<b>941 387 544</b>	<b>1 016 414 359</b>	<b>957 087 544</b>	<b>979 671 535</b>

## ACTION

## 41 – Ferroviaire

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
41 – Ferroviaire		3 223 374 508	<b>3 223 374 508</b>		3 343 806 341	<b>3 343 806 341</b>
		4 743 584 947	<b>4 743 584 947</b>		4 796 313 576	<b>4 796 313 576</b>

L'action 41 a pour objet le financement du mode ferroviaire. Elle comprend les dépenses suivantes :

- les études et travaux d'opérations relatives aux infrastructures ferroviaires financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 41-01). Les financements dédiés aux travaux des grands projets ferroviaires, notamment les LGV, sont versés par l'AFITF directement à SNCF Réseau et ne sont donc pas retracés dans ce RAP ;
- les crédits votés en LFI pour les redevances des TER, TET et la compensation fret qui sont versés à SNCF Réseau, (sous-actions 41-02, 41-03 et 41-05) ;
- des fonds de concours versés par la SNCF, comprenant notamment des dividendes de SNCF Voyageurs, et reversés par le P203 à SNCF Réseau pour financer les investissements de régénération du réseau ferré national (sous-action 41-06).
- le financement de service ferroviaire dans le cadre de la LFI (sous-action 41-07) dédiée notamment au financement du déficit de la ligne Perpignan-Figueras.

Le mode ferroviaire constitue une priorité du gouvernement dans le cadre de la décarbonation des transports. Concernant les infrastructures, l'année 2023 a vu s'engager la déclinaison des annonces de la

Première ministre lors de la remise du rapport du COI, en faveur d'une nouvelle donne ferroviaire prévoyant l'augmentation des investissements de régénération et de modernisation dans le réseau.

S'agissant du secteur économique ferroviaire, l'année 2023 a été marquée par une augmentation forte des trafics voyageurs, avec des taux d'occupation record des trains à grande vitesse (TGV), ce qui a notamment permis à la SNCF d'afficher un bénéfice de 1,3 Md€ qui viendra alimenter les investissements dans le réseau ferroviaire et contribuera au désendettement de l'entreprise.

Le détail des ressources et du résultat 2023 pour l'action 41 est disponible ci-dessous (en M€) :

	Ressources					Résultat			
	LFI	AENE	FDC	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE
AE	2 708,4	0,7	1 235,5	989,2	4 933,7	4 743,6	0,1	190,0	96 %
CP	2 704,9	sans objet	1 250,6	869,4	4 824,9	4 796,3	sans objet	28,6	99 %

Le niveau des ressources encaissées (4 933,7 M€ d'AE et 4 824,9 M€ de CP) est supérieur à la prévision de la LFI (3 223,4 M€ d'AE et 3 443,8 M€ de CP). De manière générale, les encaissements de FDC du P203 peuvent être différents des prévisions au stade du projet de loi de finances, en septembre. Le budget de l'AFITF n'est en effet voté qu'en fin d'année pour l'année suivante et il peut être modifié en cours d'année. C'est le cas également des FDC de la SNCF pour l'action 41.

Le montant élevé des « Autres » correspond pour l'essentiel aux reports entrants 2023 qui comprenaient la dernière échéance de versement à SNCF Réseau (644 M€) du FDC relance encaissés en fin d'année 2020 et un autre FDC de la SNCF (168 M€) encaissé en fin d'année 2022 et reversé en 2023 à SNCF Réseau.

L'écart entre prévision et encaissement des ressources est ainsi principalement dû à l'écart entre la prévision et l'encaissement de FDC et aux reports de l'exercice précédent.

Le niveau d'exécution des dépenses en 2023 est de 96 % des AE et de 99 % des CP.

La présentation des dépenses qui suit reprend l'exécution selon la nomenclature par sous-action.

### Infrastructures ferroviaires (41-01)

270,5 M€ d'AE et 325,9 M€ de CP ont été dépensés en 2023 sur cette sous-action pour financer notamment les opérations ferroviaires des CPER. Les principales opérations financées en 2023 sont, par ordre décroissant des consommations de CP (en M€) :

Région	Opération	CP 2023
Toutes régions	Accessibilité PMR des gares	41,1
Toutes régions	Régénération de lignes capillaires fret	23,3
Bourgogne – Franche-Comté	Régénération de la ligne Nevers-Chagny (VFCEA)	17,8
Grand Est	Régénération des petites lignes de la région Grand Est	16,9
Auvergne – Rhône-Alpes	Alternatives à A45	15,9
Bourgogne – Franche-Comté	Régénération de la ligne des Horlogers (Morteau-Le Locle)	13,3
Grand Est et Île-de-France	Électrification de la ligne Paris-Troyes	8,5
Auvergne Rhône-Alpes	Régénération de la ligne Montluçon-Vallon	8,3
Nouvelle Aquitaine	Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest – GPSO)	7,1

Pays de la Loire	Contournement des sites industriels de Donges	6,1
Île-de-France	Modernisation de la ligne Massy-Valenton	6,1
Bretagne	Régénération de la ligne Brest-Quimper	5,6
Occitanie	Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest – GPSO)	5,5
Occitanie	Modernisation du complexe gare de Toulouse Matabiau	5,4
Normandie	Déploiement du système GSMR sur la ligne Mantes-Cherbourg	4,4
Bretagne	Régénération de la ligne Lamballe-Dol	3,7
Centre - Val de Loire	Schéma directeur de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse	3,1
Provence – Alpes – Côte d'Azur	ERTMS Marseille-Vintimille	3,0
Nouvelle Aquitaine	Modernisation de la ligne Angoulême-Limoges	2,9
Occitanie	Régénération de la ligne du Train Jaune	2,9
Toutes régions	Résorption du bruit ferroviaire	2,8
Occitanie	Régénération de la ligne de l'Aubrac	2,8
Bretagne	Pôles d'échanges multimodaux	2,8
Auvergne Rhône-Alpes	Régénération de la ligne Aurillac-Arvant	2,7

### Concours et compensation fret pour SNCF Réseau (41-02, 41-03, 41-05)

Il s'agit des redevances et subventions versées à SNCF Réseau. En 2023, leur répartition a été la suivante :

- 41-02 : 1 956,6 M€ en AE et en CP versés par l'État, pour le compte des régions, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TER du réseau ferré national hors Île-de-France ;
- 41-03 : 555,7 M€ d'AE/CP versés pour la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TET (trains dits « Intercités ») du réseau ferré national ;
- 41-05 : 159,5 M€ d'AE/CP versés pour le financement de la compensation fret.

### Subvention régénération ferroviaire (41-06)

1 796,7 M€ de FDC SNCF ont été versés en 2023 à SNCF Réseau.

### Services ferroviaires (41-07)

4,6 M€ d'AE et 1,9 M€ de CP ont été dépensés en 2023 pour couvrir le déficit d'exploitation de la ligne Perpignan-Figueras qui est financée avec le Royaume d'Espagne.

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		1 884 924		3 957 661
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		2 473 674		3 957 661
Subventions pour charges de service public		-588 750		
Titre 5 : Dépenses d'investissement		0		

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		0		
Titre 6 : Dépenses d'intervention	3 223 374 508	4 741 700 024	3 343 806 341	4 792 355 915
Transferts aux entreprises	3 223 374 508	4 735 360 346	3 343 806 341	4 775 950 093
Transferts aux collectivités territoriales		5 750 928		15 805 508
Transferts aux autres collectivités		588 750		600 315
<b>Total</b>	<b>3 223 374 508</b>	<b>4 743 584 947</b>	<b>3 343 806 341</b>	<b>4 796 313 576</b>

## ACTION

### 42 - Voies navigables

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
42 – Voies navigables		255 073 883	<b>255 073 883</b>		255 473 883	<b>255 473 883</b>
		250 307 018	<b>250 307 018</b>		251 239 609	<b>251 239 609</b>

Les dépenses relatives à cette action 42 qui a pour objet le financement des voies navigables concernent :

- les dépenses pour les infrastructures fluviales du réseau géré par l'État financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 42-01) ;
- la subvention pour charges de service public (SCSP) versée par l'État à VNF (sous-action 42-02).

Concernant le réseau fluvial, l'année 2023 est marquée par la deuxième mise en œuvre annuelle complète du contrat d'objectifs et de performance (COP) signé le 30 avril 2021 entre l'État et VNF. Le COP s'inscrit dans la dynamique de la LOM pour accélérer la régénération et la modernisation des infrastructures fluviales. A ce titre, l'AFITF a apporté un financement hors P203 de 128 M€ en 2023 (70 M€ en 2017) à VNF. Le COP de VNF a fait l'objet d'une actualisation le 22 décembre 2023.

Le détail des ressources et du résultat 2023 pour l'action 42 est disponible ci-dessous (en M€) :

	Ressources					Résultat			
	LFI	AENE	FDC	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE
AE	253,7	0,1	4,0	-6,2	251,5	250,3	0,1	1,2	100 %
CP	253,7	sans objet	5,0	-4,2	254,4	251,2	sans objet	3,2	99 %

L'exécution 2023 de l'action 42 (250,3 M€ d'AE et 251,2 M€ de CP) est proche de la prévision en LFI (255,1 M€ d'AE et 255,4 M€ de CP). L'écart provient essentiellement de l'annulation en loi de fin de gestion de la réserve sur la SCSP de VNF (-6,2 M€).

La présentation des dépenses qui suit reprend l'exécution selon la nomenclature par sous-action.

#### Infrastructures fluviales (42-01)

2,8 M€ d'AE et 3,8 M€ de CP ont été dépensés en 2023 sur cette sous-action qui finance l'entretien du réseau de 560 km de voies navigables géré par l'État. Les principales dépenses en CP concernent le réseau fluvial en Bourgogne-Franche Comté (1,5 M€ de CP dont le lac des Settons), le domaine fluvial en PACA (0,5 M€), les

fleuves de Guyane (0,3 M€), ou encore l'entretien et la valorisation domaniale des lacs d'Annecy, du Léman et du Bourget (0,3 M€).

### Subvention pour charge de service public pour VNF (42-02)

La subvention pour charges de service public de Voies navigables de France a été versée à l'établissement à hauteur de 247,5 M€.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	253 673 883	248 933 280	253 673 883	248 916 897
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		1 469 684		1 453 301
Subventions pour charges de service public	253 673 883	247 463 596	253 673 883	247 463 596
Titre 5 : Dépenses d'investissement	1 400 000	1 374 426	1 800 000	1 609 460
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 400 000	1 374 426	1 800 000	1 609 460
Titre 6 : Dépenses d'intervention		-688		713 252
Transferts aux collectivités territoriales				541 368
Transferts aux autres collectivités		-688		171 885
<b>Total</b>	<b>255 073 883</b>	<b>250 307 018</b>	<b>255 473 883</b>	<b>251 239 609</b>

## ACTION

### 43 – Ports

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
43 – Ports		140 526 798	<b>140 526 798</b>		183 451 198	<b>183 451 198</b>
		144 386 482	<b>144 386 482</b>		153 736 782	<b>153 736 782</b>

Les dépenses relatives à cette action 43 qui a pour objet le financement des ports concernent :

- les infrastructures portuaires (CPER et hors CPER) financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 43-01) ;
- l'entretien des ports (sous-action 43-02), le soutien au transport fluvial et maritime (sous-action 43-03) financés par la LFI.

Le détail des ressources et du résultat 2023 pour l'action 43 est disponible ci-dessous (en M€) :

	Ressources					Résultat			
	LFI	AENE	FDC	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE
AE	94,4	25,5	46,2	-3,9	162,1	144,4	19,6	-1,9	101 %
CP	94,4	sans objet	74,4	9,3	178,1	153,7	sans objet	24,4	86 %



L'exécution 2023 de l'action 43 (144,4 M€ d'AE et 153,7 M€) est proche de la prévision en LFI (140,4 M€ d'AE et 183,5 M€ de CP) pour les AE et relativement proche pour les CP. L'écart pour les CP provient essentiellement des crédits non consommés en 2023 concernant la sous-action 43-01 (24,3 M€) du fait du décalage de certaines opérations.

### Infrastructures portuaires (43-01)

55 M€ d'AE et 64,5 M€ de CP ont été dépensés en 2023 sur cette sous-action. Elle concerne les projets d'investissement prévus dans les projets stratégiques des grands ports maritimes (GPM), réalisés principalement dans le cadre des CPER et CPIER. Il s'agit de projets de transition écologique et énergétique des ports, de logistique, de développement industriel, d'aménagement du domaine portuaire, et de développement de la multimodalité.

En 2023, les principales opérations financées par la sous-action 43-01 sont les suivantes :

- la poursuite du programme d'électrification des quais du grand port maritime (GPM) de Marseille, qui contribue à la décarbonation des transports maritimes et à la réduction de la pollution de l'air dans les villes ;
- la création d'une plate-forme multimodale Paris à la confluence de la Seine et de l'Oise Seine Métropole Ouest (HAROPA PORT) ;
- L'extension du terminal de la point des Grives du GPM de la Martinique et l'extension du quai 12 du GPM de la Guadeloupe dans le cadre du projet de Hub Antilles ;
- Le développement et optimisation des terminaux du quai de Petit Couronne dans l'éco-ZIP de Petit-Couronne (HAROPA PORT) ;
- L'amélioration des accès nautiques et la régénération du viaduc du môle d'escale au GPM de La Rochelle ;
- La remise en état d'une porte de l'écluse François I<sup>er</sup> au Havre (HAROPA PORT).

### Entretien des ports (43-02)

87,4 M€ d'AE/CP ont été dépensés en 2023 sur cette sous-action. Elle concerne principalement sur la compensation des dépenses d'entretien des accès et des ouvrages d'accès des GPM, tel que prévu par le code des transports, et notamment les dépenses de dragages, pour un montant total de 87,2 M€ répartis comme suit (en M€) :

GPM	Dotation 2023
Dunkerque	11,0
HAROPA PORT – Rouen	19,3
HAROPA PORT –Le Havre	17,2
Nantes	17,5
La Rochelle	2,4
Bordeaux	13,8
Marseille	1,2
La Réunion	1,9
Guyane	3,0
<b>Total</b>	<b>87,2</b>

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

Sur les 1,97 M€ d'AE et 1,7,9 M€ de CP consommés au sein de cette sous-action, 1,58 M€ d'AE/CP ont été versés à Voies Navigables de France au titre du Plan d'Aide à la Modernisation et à l'innovation en navigation intérieure. Cette sous-action soutient également l'activité des services en charge de la navigation intérieure et assure la contribution du ministère aux organisations internationales en charge du transport fluvial où la France est représentée.



AE	372,7	192,3	614,9	103,8	1 283,8	926,1	202,6	155,0	88 %
CP	606,5	sans objet	651,1	50,8	1 308,4	1 276,6	sans objet	31,8	98 %

L'exécution 2023 de l'action 44 (926,1 M€ d'AE et 1 276,6 M€ de CP) est largement supérieure à la prévision en LFI (591,1 M€ d'AE et 1 049,9 M€ de CP). L'écart provient essentiellement du financement complémentaire de l'opération du prolongement du RER E à l'ouest (Éole) dans le cadre de la sous-action 44-01 qui a été ajouté dans le cadre du budget AFITF en cours d'année à hauteur de 297,4 M€ d'AE. Les crédits disponibles en fin d'année en AE correspondent principalement à la sous-action 44-05 en raison notamment d'un appel à territoires cyclables qui n'a pu être engagé avant la fin d'exercice.

### Infrastructures de transports collectifs (44-01)

Les dépenses de cette sous-action (488,3 M€ d'AE et 626,7 M€ de CP) relèvent de dépenses d'intervention en faveur de projets d'infrastructures de transport collectif. Cela concerne principalement les projets d'Île-de-France du volet mobilités 2023-2027 du CPER Île-de-France qui a fait l'objet d'un protocole État-Région signé le 20 décembre 2023 et dont les dépenses ont été anticipées en 2023 comme dans les autres régions.

Au total, les projets franciliens ont bénéficié de 487,3 M€ d'AE. Les principales opérations cofinancées par l'État en 2023 sont ainsi les suivantes en AE :

- le prolongement du RER E à l'ouest (323,7 M€) ;
- le prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny-Bois-Perrier (43,7 M€) ;
- les adaptations d'infrastructures nécessaires à l'amélioration des matériels roulants de la ligne RER D (33,8 M€).

En termes de CP, les principaux versements concernent également le prolongement du RER E à l'ouest (390,4 M€), le prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny-Bois-Perrier (48,3 M€) et le projet NExTEO B et D de renouvellement du système de signalisation et de contrôle-commande de ces lignes de RER (39,4 M€).

### Politique de déplacement (44-02)

Cette sous-action finance des études locales relatives à la connaissance des mobilités des personnes telles que la réalisation d'enquêtes de déplacement des ménages, ainsi que des études relatives à la mobilité des personnes, aux nouvelles pratiques de déplacements (covoiturage, autopartage) ainsi qu'au développement des modes actifs et au vélotourisme. Un total de 4,95 M€ d'AE a été engagé et 5,3 M€ de CP ont été versés en 2023.

### Tarifs sociaux ferroviaires (44-03)

17 M€ d'AE et 15,8 M€ ont été versés pour le financement de ces tarifs. En 2023, cette sous-action a également portée les dépenses pour les passes qui ont permis à 60 000 jeunes de circuler gratuitement en train entre les deux pays à l'occasion des 60 ans du Traité de l'Élysée et de la réconciliation entre la France et l'Allemagne.

### Infrastructures vélo (44-05)

Cette sous-action permet le cofinancement de projets d'aménagements cyclables portés par les collectivités. Un total de 29,5 M€ d'AE a été engagé et 39,7 M€ de CP ont été versés en 2023.

### Financement des TET (44-06)

Au total 86,4 M€ d'AE et 289,1 M€ de CP ont été dépensés sur cette sous-action en 2023 notamment pour la convention décennale d'exploitation des trains d'équilibre du territoire de l'État (31,7 M€ d'AE et 231 M€ de CP) et des contributions versées aux régions autorités organisatrices (52,5 M€ d'AE et 56,1 M€ de CP).

### Compensations AOM (44-07)

Un total de 300 M€ en AE et en CP a été versé sur cette nouvelle sous-action en 2023, qui concerne une aide exceptionnelle aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM), inscrite en loi de finances pour 2023 par amendement, afin de préserver l'offre de transport en commun face à la hausse des prix de l'énergie. Elle se

compose d'une aide de 200 M€ pour Île-de-France Mobilités (IDFM) et d'une aide de 100 M€ pour les AOM de province.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		8 283 167		7 826 413
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		8 997 533		7 772 363
Subventions pour charges de service public		-714 367		54 050
Titre 5 : Dépenses d'investissement				169 038
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État				169 038
Titre 6 : Dépenses d'intervention	591 100 000	917 861 473	1 049 930 903	1 268 573 579
Transferts aux entreprises	236 400 000	498 998 544	695 230 903	849 784 693
Transferts aux collectivités territoriales	354 250 000	192 795 080	354 250 000	210 404 603
Transferts aux autres collectivités	450 000	226 067 849	450 000	208 384 284
<b>Total</b>	<b>591 100 000</b>	<b>926 144 640</b>	<b>1 049 930 903</b>	<b>1 276 569 030</b>

## ACTION

### 45 – Transports combinés

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
45 – Transports combinés		208 109 111 199 264 490	208 109 111 199 264 490		206 609 111 184 067 368	206 609 111 184 067 368

L'action 45 recouvre le soutien de l'État au développement de modes et de services de transports alternatifs à la route dans le cadre du fret ferroviaire et du transport combiné. Cette action accompagne, avec l'action 41, la mise en œuvre de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (SNDFF). Elle est constituée des trois sous-actions suivantes :

- 45-01 : Infrastructures pour le fret ferroviaire et le transport combiné (crédits fonds de concours versés par l'AFITF) ;
- 45-02 : Aide à l'exploitation des services de fret ferroviaire et de transport combiné (crédits votés en loi de finances) ;
- 45-03 : Autoroutes ferroviaires (crédits votés en loi de finances).

Le détail des ressources et du résultat 2023 pour l'action 45 est disponible ci-dessous (en M€) :

Ressources

Résultat

	LFI	AENE	FDC	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE
AE	132,1	0,0	29,3	144,0	305,3	199,3	0,0	106,1	65 %
CP	136,1	sans objet	57,5	17,3	210,9	184,1	sans objet	26,9	87 %

L'exécution 2023 de l'action 45 (199,3 M€ d'AE et 184,1 M€ de CP) est proche de la prévision en LFI (208,1 M€ d'AE et 206,6 M€ de CP). Le disponible en fin d'année pour les AE correspond pour l'essentiel à des reports d'opérations d'investissement dans les infrastructures (45-01).

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

Les crédits engagés (73,5 M€) et payés (61,8 M€) en 2023 ont essentiellement permis le financement d'opérations d'investissement dans les infrastructures dédiées au fret ferroviaire et au transport combiné : voies de service, installations de tri à la gravité de wagons, terminaux multimodaux, installations terminales embranchées, accès ferroviaire aux ports, trains longs et lourds.

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

En 2023, 122,2 M€ d'AE et de CP ont permis de :

- poursuivre et renforcer le financement du dispositif d'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises, validé par la Commission européenne dans sa décision C(2019) 7806 finale du 29 octobre 2019 pour les trafics 2018-2022 (soit la période budgétaire 2019-2023). Environ 47 M€ d'AE/CP ont été versés, à ce titre, à 29 sociétés au titre des trafics réalisés en 2022. Une nouvelle demande d'autorisation pour la période 2023-2027 a été transmise à la Commission mi-2023 et est en cours d'instruction ;
- financer le dispositif d'aide à l'exploitation de services de wagons isolés. Neuf sociétés ont pu en bénéficier en 2023 pour un montant d'environ 75,3 M€ de CP.

### Autoroute ferroviaire alpine (45-03)

Un montant de 3,5 M d'€ d'AE a été engagé en 2023 pour financer le service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine pour les trafics de l'année 2022. Un renouvellement de la décision C(2019) 5930 du 2 août 2019, d'autorisation de l'aide accordée au service a été demandé pour la période 2022-2024 et est en cours d'instruction par la Commission européenne.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		31 249		129 518
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		31 249		129 518
Titre 6 : Dépenses d'intervention	208 109 111	199 233 241	206 609 111	183 937 850
Transferts aux entreprises	208 109 111	199 249 724	206 609 111	183 804 318
Transferts aux collectivités territoriales		-16		
Transferts aux autres collectivités		-16 467		133 533
<b>Total</b>	<b>208 109 111</b>	<b>199 264 490</b>	<b>206 609 111</b>	<b>184 067 368</b>

**ACTION****47 – Fonctions support**

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP Réalisation</i>						
47 – Fonctions support		48 779 076 72 626 464	<b>48 779 076</b> <b>72 626 464</b>		48 779 076 70 703 795	<b>48 779 076</b> <b>70 703 795</b>

L'action 47 regroupe les dépenses d'études et de fonctionnement transversales au programme 203 de la DGITM financés par les crédits votés en LFI. Elles comprennent :

- les dépenses d'études générales (sous-action 47-01) ;
- les dépenses de fonctionnement des services (sous-action 47 - 02) ;
- les dépenses de systèmes d'information (sous-action 47 - 03) ;
- les SCSP pour l'ART et l'EPSF (sous-action 47-04) ;
- le financement de l'innovation (sous-action 47-05).

Le détail des ressources et du résultat 2023 pour l'action 47 est disponible ci-dessous (en M€) :

	Ressources					Résultat			
	LFI	AENE	FDC	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE
AE	46,9	0,0	1,1	22,1	70,1	72,6	0,0	-2,6	104 %
CP	46,9	sans objet	1,1	22,7	70,8	70,7	sans objet	0,0	100 %

L'exécution 2023 de l'action 47 (72,6 M€ d'AE et 70,7 M€ de CP) est supérieure à la prévision en LFI (48,8 M€ en AE et en CP). L'écart s'explique essentiellement par l'ajout en loi de fin de gestion d'une mesure de financement de la réfection des ouvrages d'art des réseaux routiers locaux pour 20 M€ (voir infra).

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

Les dépenses réalisées sur cette sous-action (10,8 M€ d'AE et 9,8 M€ de CP) ont été mobilisées pour le développement des savoirs, des savoir-faire, des méthodes et de la doctrine technique et contribuent à faciliter la mise en œuvre de la politique des transports.

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

Les dépenses de fonctionnement (31 M€ d'AE et 29 M€ de CP) représentent principalement les frais de fonctionnement courants de la DGITM et des services techniques centraux (déplacement, matériel, événementiel, formation métier etc.). Une subvention de 20 M€ a été versée au Cerema dans le cadre de la mesure votée de financement de la réfection des ouvrages d'art des réseaux routiers locaux pour 20 M€ (« Programme pont »).

**Systèmes d'information (47-03)**

Les dépenses (2,5 M€ d'AE et 3,2 M€ de CP) concernent principalement l'étude, la réalisation et la maintenance des systèmes d'informations métiers de la DGITM. Les principaux systèmes d'information concernent la gestion de l'investissement routier, l'entretien et l'exploitation de la route, la gestion des services de transport, le contrôle des transports routiers.

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

Les dépenses de cette sous action se répartissent entre la SCSP pour l'ART (13,8 M€) et celle pour l'EPSF (12,7 M€).

**Financement de l'innovation (47-05)**

L'agence de l'innovation pour les transports a pour mission de structurer et d'accélérer les démarches innovantes internes et externes à l'administration, de faciliter l'expérimentation et le passage à l'échelle des projets innovants. Elle pilote le programme Propulse offrant à ses lauréats un accompagnement pluridisciplinaire. En 2023, la dépense a été de 2 M€ d'AE et 2,2 M€ de CP.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	48 779 076	46 044 417	48 779 076	44 442 696
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	21 579 076	19 549 145	21 579 076	17 959 571
Subventions pour charges de service public	27 200 000	26 495 272	27 200 000	26 483 125
Titre 5 : Dépenses d'investissement		505 634		768 288
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		505 634		701 240
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		0		67 048
Titre 6 : Dépenses d'intervention		26 076 413		25 492 811
Transferts aux entreprises		996 927		1 038 220
Transferts aux collectivités territoriales		620 900		110 985
Transferts aux autres collectivités		24 458 585		24 343 606
<b>Total</b>	<b>48 779 076</b>	<b>72 626 464</b>	<b>48 779 076</b>	<b>70 703 795</b>

## ACTION

### 50 – Transport routier

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
	<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>			<i>Réalisation</i>		
50 – Transport routier		158 185 730	<b>158 185 730</b>		158 185 730	<b>158 185 730</b>
		127 495 333	<b>127 495 333</b>		129 627 045	<b>129 627 045</b>

Les dépenses de l'action 50 « Transport routier » comprend les sous-actions suivantes :

- la sous-action 50-01 finance les aires de contrôle des véhicules de transport routier avec les crédits de fonds de concours versés par l'AFITF ;
- les sous-actions 50-02 et 50-03 financent respectivement les dépenses de soutien au secteur et celles relatives à son contrôle avec les crédits votés en loi de finances ;
- la sous-action 50-04 finance les aides au départ à la retraite des conducteurs de transport routier avec les crédits votés en loi de finances.

Le détail des ressources et du résultat 2023 pour l'action 50 est disponible ci-dessous (en M€) :

	Ressources					Résultat			
	LFI	AENE	FDC	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE
AE	158,2	0,2	0,0	-31,8	126,5	127,5	0,2	-1,1	101 %

CP	158,2	sans objet	0,0	-28,6	129,6	129,6	sans objet	0,0	100 %
----	-------	------------	-----	-------	-------	-------	------------	-----	-------

L'exécution 2023 de l'action 50 (127,5 M€ d'AE et 129,6 M€ de CP) est inférieure à la prévision en LFI (158,2 M€ en AE et en CP). L'écart s'explique essentiellement par le remboursement de 42 M€ par l'Agence de services et de paiement (ASP) du trop versé concernant l'aide exceptionnelle au secteur du transport routier versée en 2022. Le rétablissement de crédits s'est traduit par une diminution de la consommation (cf infra).

### Aires de contrôle (50-01)

Les dépenses réalisées (0,7 M€ d'AE et 0,6 M€ de CP) concernent la création et l'aménagement d'aires de contrôles dédiées au contrôle des véhicules de transport routier de marchandises et de personnes.

### Soutien au transport routier (50-02)

Les dépenses réalisées (-40,1 M€ d'AE/CP) concernent notamment la subvention au Comité national routier à hauteur de 1,85 M€ et le remboursement de l'ASP pour -42 M€, se traduisant par une consommation négative, concernant l'aide exceptionnelle au secteur du transport routier versée en 2022.

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

Les dépenses de la sous-action 03 (3 M€ d'AE et 5,3 M€ de CP) ont concerné en particulier :

- les dépenses spécifiques des unités de contrôle des transports routiers placées en services déconcentrés, pour le financement des équipements nécessaires aux missions de contrôle des agents, la maintenance des matériels de contrôle (2,5 M€ en AE et 2,5 M€ en CP) ;
- les dépenses relatives aux outils et matériels de régulation et de contrôle du transport routiers commandés par l'administration centrale (imprimés sécurisés, logiciels et matériels de verbalisation électronique) : 140 k€ AE et 186 k€ CP.
- Les dépenses relatives aux outils de régulation du secteur du transport public particulier de personnes (T3P) : 248 k€ AE et 307 k€ CP ;
- Les dépenses d'entretien des équipements de pesage en marche et des appareils de pesage mobiles (179 k€ AE et 2,3 M€ CP).

### Aides au départ en retraite des conducteurs de transport routier (50-04)

Depuis 2023, l'action 50 est désormais le support du financement de l'État pour les aides au départ en retraite des conducteurs de transport routier. En 2023, la participation de l'État s'est élevée à 163,8 M€.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	3 704 950	2 040 878	3 704 950	4 542 036
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	3 704 950	2 040 878	3 704 950	4 542 036
Titre 5 : Dépenses d'investissement		1 531 647		1 388 333
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		1 531 647		1 388 333
Titre 6 : Dépenses d'intervention	154 480 780	123 922 808	154 480 780	123 696 676
Transferts aux entreprises		-41 999 662		-41 999 635
Transferts aux collectivités territoriales		201 328		170



Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Transferts aux autres collectivités	154 480 780	165 721 141	154 480 780	165 696 141
<b>Total</b>	<b>158 185 730</b>	<b>127 495 333</b>	<b>158 185 730</b>	<b>129 627 045</b>

## ACTION

### 51 – Sécurité ferroviaire

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
51 – Sécurité ferroviaire		45 000 000	45 000 000		45 000 000	45 000 000
		37 345 936	37 345 936		40 801 850	40 801 850

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

Le détail des ressources et du résultat 2023 pour l'action 51 est disponible ci-dessous (en M€) :

	Ressources					Résultat				
	LFI	AENE	FDC	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE	
AE	0,0	1,9	67,0	36,2	105,0	37,3	1,9	65,8	37 %	
CP	0,0	sans objet	44,0	16,0	60,0	40,8	sans objet	19,2	68 %	

L'exécution 2023 de l'action 51 (37,3 M€ d'AE et 40,8 M€ de CP) est légèrement inférieure à la prévision en LFI (45 M€ d'AE/CP). Les crédits disponibles en fin d'année correspondent à des décalages d'opérations d'investissement dans les infrastructures (51-01) financés par fonds de concours.

#### Infrastructures sécurité ferroviaire (51-01)

36,8 M€ d'AE et 40,3 M€ de CP ont été dépensés pour cette sous-action notamment pour financer la sécurisation de passage à niveau, au titre d'opérations d'aménagement ou travaux de déviation. Par ailleurs, en vue notamment des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, 5 M€ d'AE ont été engagés en 2023 afin de contribuer à la mise en œuvre du schéma directeur de SNCF Réseau pour la sécurisation des installations ferroviaires en Île-de-France.

21,2 M€ par ailleurs été versés pour régler à un opérateur ferroviaire une indemnité transactionnelle, laquelle devrait faire l'objet, avant la fin 2024, d'un remboursement par le même fonds européen d'ajustement au Brexit.

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

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

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		21 419 899		21 560 300
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		21 419 899		21 560 300
Titre 5 : Dépenses d'investissement		747 126		1 027 031
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		747 126		1 027 031
Titre 6 : Dépenses d'intervention	45 000 000	15 178 912	45 000 000	18 214 518
Transferts aux entreprises	45 000 000	12 442 462	45 000 000	10 236 170
Transferts aux collectivités territoriales		2 736 450		7 978 348
<b>Total</b>	<b>45 000 000</b>	<b>37 345 936</b>	<b>45 000 000</b>	<b>40 801 850</b>

## ACTION

## 52 – Transport aérien

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i>						
<i>Réalisation</i>						
52 – Transport aérien		64 108 396 35 898 169	<b>64 108 396</b> <b>35 898 169</b>		72 315 396 41 525 620	<b>72 315 396</b> <b>41 525 620</b>

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

Le détail des ressources et du résultat 2023 pour l'action 52 est disponible ci-dessous (en M€) :

	Ressources					Résultat			
	LFI	AENE	FDC	Autres	TOTAL	EXE	AENE	DISPO	% EXE
AE	64,1	15,0	0,0	20,3	99,4	35,9	14,2	49,3	50 %
CP	72,3	sans objet	0,0	58,2	130,5	41,5	sans objet	89,0	32 %

L'exécution 2023 de l'action 52 (35,9 M€ d'AE et 41,5 M€ de CP) est inférieure à la prévision en LFI (64,1 M€ d'AE et 72,3 M€ de CP) en raison principalement de décalages d'opérations relatives aux infrastructures aéroportuaires.

**Infrastructures aéroportuaires (52-01)**

14 M€ d'AE et 19,5 M€ de CP ont été dépensés en 2023. Ces dépenses concernent :

- Le fonctionnement, l'entretien et l'investissement pour les aéroports exploités en régie directe par l'État (aéroports de Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre et Miquelon, Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna) ;
- Les prestations d'assistance et de conseil liées à la mise en œuvre des contrats de concession dont l'État est autorité concédante.

### Lignes d'aménagement du territoire (52-02)

20,1 M€ d'AE et 22 M€ de CP ont été dépensés en 2023. L'État participe, en métropole et en 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. Cette politique permet des gains de temps significatifs pour les liaisons métropolitaines et fournit le mode de transport adapté permettant de rallier Saint-Pierre-et-Miquelon ou des communes isolées de l'intérieur de la Guyane. Le financement mis en place en 2023 a ainsi contribué au :

- renouvellement des conventions sur les lignes Aurillac-Paris (10,2 M€ d'AE), Castres-Paris (4,3 M€ d'AE) et Limoges-Lyon (3,9 M€ d'AE) ;
- financement de la convention d'urgence afin d'assurer la desserte des lignes intérieures à la Guyane, compte tenu de la liquidation judiciaire du délégataire (0,9 M€ d'AE) ;
- lancement de la ligne Strasbourg-Berlin et à la prise en compte de la hausse du carburant sur la ligne Strasbourg-Amsterdam dans le cadre de la desserte européenne de Strasbourg (2,5 M€ d'AE).

### Compensation des nuisances de l'aéroport Nantes -Atlantique (52-03)

Le fonds de compensation des nuisances sonores à Nantes-Atlantique a été exécuté conformément aux prévisions (4 M€ d'AE et CP).

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	4 850 000	7 040 246	4 850 000	8 264 245
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	4 850 000	7 040 246	4 850 000	8 264 245
Titre 5 : Dépenses d'investissement	3 562 000	2 188 451	11 747 000	2 599 603
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 562 000	2 188 451	11 747 000	2 599 603
Titre 6 : Dépenses d'intervention	55 696 396	26 669 473	55 718 396	30 661 772
Transferts aux entreprises	55 696 396	26 669 473	55 718 396	25 931 772
Transferts aux collectivités territoriales				4 730 000
<b>Total</b>	<b>64 108 396</b>	<b>35 898 169</b>	<b>72 315 396</b>	<b>41 525 620</b>

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

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

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation

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

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

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	Réalisation 2022		Prévision LFI 2023		Réalisation 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>ASP - Agence de services et de paiement (P149)</b>	<b>398 200 000</b>	<b>398 200 000</b>				
Transferts	398 200 000	398 200 000				
<b>ONF - Office national des forêts (P149)</b>	<b>8 912</b>	<b>73 972</b>				<b>67 240</b>
Transferts	8 912	73 972				67 240
<b>EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire (P203)</b>	<b>13 134 454</b>	<b>13 134 454</b>	<b>27 200 000</b>	<b>27 200 000</b>	<b>12 843 092</b>	<b>12 843 092</b>
Subventions pour charges de service public	13 011 408	13 011 408	27 200 000	27 200 000	12 720 046	12 720 046
Transferts	123 046	123 046			123 046	123 046
<b>AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France (P203)</b>	<b>82 000 000</b>	<b>82 000 000</b>				
Transferts	82 000 000	82 000 000				
<b>IGN - Institut national de l'information géographique et forestière (P159)</b>	<b>5 236</b>	<b>17 296</b>			<b>41 268</b>	<b>41 268</b>
Transferts	5 236	17 296			41 268	41 268
<b>ADEME - Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (P181)</b>	<b>3 000 000</b>	<b>3 000 000</b>			<b>3 360 000</b>	<b>2 000 000</b>
Transferts	3 000 000	3 000 000			3 360 000	2 000 000
<b>CEREMA - Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (P159)</b>	<b>51 735 064</b>	<b>51 842 051</b>			<b>22 391 722</b>	<b>21 918 102</b>
Transferts	51 735 064	51 842 051			22 391 722	21 918 102
<b>Universités et assimilés (P150)</b>	<b>13 730</b>	<b>123 213</b>			<b>1 272 983</b>	<b>1 364 812</b>
Transferts	13 730	123 213			1 272 983	1 364 812
<b>Ecoles et formations d'ingénieurs (P150)</b>	<b>-1 443</b>				<b>179 162</b>	<b>179 162</b>
Transferts	-1 443				179 162	179 162
<b>Autres opérateurs d'enseignement supérieur et de recherche (P150)</b>	<b>121 800</b>	<b>52 200</b>				
Transferts	121 800	52 200				
<b>BRGM - Bureau de recherches géologiques et minières (P172)</b>	<b>7 200</b>	<b>7 200</b>				
Transferts	7 200	7 200				
<b>CNRS - Centre national de la recherche scientifique (P172)</b>	<b>40 000</b>	<b>40 000</b>				
Transferts	40 000	40 000				
<b>Groupe Mines Télécom (P192)</b>					<b>556 609</b>	<b>556 609</b>
Transferts					556 609	556 609
<b>Ecoles d'enseignement supérieur agricole et vétérinaire (P142)</b>		<b>1 067</b>				
Transferts		1 067				
<b>ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)</b>	<b>8 000 000</b>	<b>5 000 000</b>				
Transferts	8 000 000	5 000 000				
<b>VNF - Voies navigables de France (P203)</b>	<b>249 270 619</b>	<b>249 533 125</b>	<b>253 673 883</b>	<b>253 673 883</b>	<b>249 140 596</b>	<b>249 150 358</b>
Subventions pour charges de service public	243 967 297	243 967 297	253 673 883	253 673 883	247 463 596	247 463 596
Transferts	5 303 322	5 565 828			1 677 000	1 686 762
<b>Total</b>	<b>805 535 572</b>	<b>803 024 578</b>	<b>280 873 883</b>	<b>280 873 883</b>	<b>289 785 432</b>	<b>288 120 643</b>
Total des subventions pour charges de service public	256 978 705	256 978 705	280 873 883	280 873 883	260 183 642	260 183 642

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	Réalisation 2022		Prévision LFI 2023		Réalisation 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total des transferts	548 556 867	546 045 873			29 601 790	27 937 001

Note : les subventions d'investissement sont introduites par la LOLF au PAP 2023, leur réalisation 2022 est sans objet.

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

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

Opérateur	Réalisation 2022 Prévision 2023 Réalisation 2023	ETPT rémunérés par ce programme ou d'autres programmes	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par d'autres collectivités
			sous plafond *	hors plafond	dont contrats aidés	
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire	0	100	0	0	0	0
	0	106	0	0	0	0
	0	99	0	0	0	0
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
SGP - Société des Grands Projets	0	911	45	45	0	0
	0	1 017	0	0	0	0
	0	988	47	0	47	0
VNF - Voies navigables de France	0	4 054	34	0	34	0
	1	4 028	35	0	35	0
	1	4 022	32	0	32	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>5 065</b>	<b>79</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>0</b>
	<b>1</b>	<b>5 151</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0</b>
	<b>1</b>	<b>5 109</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>0</b>

\* Les emplois sous plafond 2023 font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2023 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2023

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

	Prévision ETPT	Réalisation ETPT
<b>Emplois sous plafond 2023 *</b>	<b>5 151</b>	<b>5 109</b>

\* Ces emplois sous plafond font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2023 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2023

	Prévision ETP	Réalisation ETP
Schéma d'emplois 2023 en ETP	-68	28

Sur VNF, le schéma d'emploi réalisé s'explique par la baisse de 60 ETP par rapport à la fin de l'année 2022, conformément aux prévisions. Compte tenu de la sous-réalisation des schémas d'emplois positifs de la SGP les années précédentes, un rattrapage est intervenu ce qui explique la hausse de 88 ETP malgré une prévision initiale de -8 ETP en 2023.

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

Intitulé de l'opérateur	Compte financier 2022	Budget initial 2023	Compte financier 2023
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire	0	0	0
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	2 545 707 175	3 252 403 000	3 229 925 000
SGP - Société des Grands Projets	775 779 499	840 000 000	846 982 000
VNF - Voies navigables de France	0	0	0
<b>Total</b>	<b>3 321 486 674</b>	<b>4 092 403 000</b>	<b>4 076 907 000</b>

## Opérateurs

### OPÉRATEUR

EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire

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

##### Missions

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

##### Gouvernance et pilotage stratégique

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

Au 1er janvier 2021, le droit de sécurité a été supprimé et remplacé par une subvention pour charges de service public (SCSP) qui s'est élevée à environ 13 M€ en 2023.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2022		Prévision LFI 2023		Réalisation 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>13 134</b>	<b>13 134</b>	<b>27 200</b>	<b>27 200</b>	<b>12 843</b>	<b>12 843</b>
Subventions pour charges de service public	13 011	13 011	27 200	27 200	12 720	12 720
Transferts	123	123			123	123
<b>Total</b>	<b>13 134</b>	<b>13 134</b>	<b>27 200</b>	<b>27 200</b>	<b>12 843</b>	<b>12 843</b>

Note : Les subventions d'investissement sont introduites par la LOLF au PAP 2023. Leur réalisation 2022 est sans objet.

Les montants 2023 des subventions pour charges de service public versées à l'EPSF restent quasi stables par rapport à 2022. Le montant indiqué en LFI 2023 pour l'EPSF, de 27,2 M€, comprend en réalité 13,2 M€ pour l'EPSF et 14 M€ pour l'Autorité de régulation des transports (ART).



## COMPTE FINANCIER 2023

### Avertissement

Le compte financier de l'opérateur n'a pas été certifié par un commissaire aux comptes.

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *	Produits	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
Personnel	10 056	10 053	Subventions de l'État	12 974	12 720
<i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	188	220	– subventions pour charges de service public	12 974	12 720
			– crédits d'intervention( transfert)		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	5 380	4 478	Fiscalité affectée		
Intervention (le cas échéant)			Autres subventions	125	
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention	500	555	Revenus d'activité et autres produits	1 369	1 613
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>	500	555	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>		
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>			<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>		
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		
<b>Total des charges</b>	<b>15 436</b>	<b>14 531</b>	<b>Total des produits</b>	<b>14 468</b>	<b>14 333</b>
Résultat : bénéfice			Résultat : perte	968	198
Total : équilibre du CR	15 436	14 531	Total : équilibre du CR	15 436	14 531

\* Voté

## ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *	Ressources	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
Insuffisance d'autofinancement	468		Capacité d'autofinancement		357
Investissements	959	702	Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
<b>Total des emplois</b>	<b>1 427</b>	<b>702</b>	<b>Total des ressources</b>		<b>357</b>
Augmentation du fonds de roulement			Diminution du fonds de roulement	1 427	345

\* Voté

## TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2022	Budget initial 2023	Compte financier 2023
15 580	14 501	14 874

## AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2023		Compte financier 2023 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	11 037	11 037	10 334	10 334
Fonctionnement	3 627	3 900	3 585	3 664
Intervention	0	0	0	0
Investissement	892	959	823	702
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>15 555</b>	<b>15 895</b>	<b>14 742</b>	<b>14 700</b>
dont contributions employeur au CAS pensions	188	188	220	220

\* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>14 545</b>	<b>14 479</b>
Subvention pour charges de service public	12 974	12 720
Autres financements de l'État	125	123
Fiscalité affectée	0	0
Autres financements publics	77	76
Recettes propres	1 369	1 560
<b>Recettes fléchées</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>14 545</b>	<b>14 479</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C - B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B - C)</b>	<b>1 350</b>	<b>221</b>

\* Voté

## DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Autorisation	2 804	161	161	0	0	90	90	3 055	3 055
	2 686	266	291	0	0	25	25	2 977	3 002
Contrôle	3 593	1 043	1 043	0	0	210	210	4 846	4 846
	3 402	831	734	0	0	124	74	4 357	4 209
DREI	2 004	282	232	0	0	60	60	2 346	2 296
	1 867	108	88	0	0	0	0	1 975	1 955
DSI	560	499	499	0	0	120	160	1 178	1 218
	617	564	580	0	0	356	456	1 537	1 653
Support	2 075	1 643	1 965	0	0	412	439	4 129	4 479
	1 762	1 816	1 972	0	0	318	147	3 896	3 881
<b>Total</b>	<b>11 037</b>	<b>3 627</b>	<b>3 900</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>892</b>	<b>959</b>	<b>15 555</b>	<b>15 895</b>
	<b>10 334</b>	<b>3 585</b>	<b>3 664</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>823</b>	<b>702</b>	<b>14 742</b>	<b>14 700</b>

\* Voté

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>1 350</b>	<b>221</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	2	0
Autres décaissements non budgétaires	0	481
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>1 352</b>	<b>702</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des besoins</b>	<b>1 352</b>	<b>702</b>

\* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	2	0
Autres encaissements non budgétaires	0	4
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>1 350</b>	<b>698</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	1 350	698
<b>Total des financements</b>	<b>1 352</b>	<b>702</b>

\* Voté

## ■ CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2022 (1)	Prévision 2023 (2)	Réalisation 2023
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>100</b>	<b>106</b>	<b>99</b>
– sous plafond	100	106	99
– hors plafond			
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>			
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2022.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2023.

## OPÉRATEUR

AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France

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

#### Missions

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public à caractère administratif, créé par le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004.

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

Les recettes de l'AFITF sont assurées par des ressources affectées :

- part de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), dénommée « fraction d'accise sur les énergies » depuis l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021 ;
- redevance domaniale, contribution volontaire exceptionnelle (CVE) et part de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) en provenance des sociétés concessionnaires d'autoroutes ;
- part du produit des amendes radars automatiques ; fraction de la taxe sur les billets d'avions (TSBA).

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ne se sont pas acquittées de la CVE pour la troisième année consécutive. La trajectoire 2023 a été ajustée en dépenses et recettes à l'occasion de 3 budgets rectificatifs ; le dernier ayant fait en sus l'objet de trois modifications liées à la clause de souplesse pour optimiser les consommations. Enfin, le financement du Plan de relance est assuré spécifiquement à partir de crédits budgétaires en provenance de la mission Relance à hauteur de 409,5 M€.

L'ensemble de ces financements a permis un niveau de dépense de 3 586,3 M€ de CP pour l'agence en 2023.

Le détail des dépenses 2023 par mode est le suivant (en M€).

Mode	AE	Dont AE FDC P203	CP	Dont CP FDC P203
Fer	1 317,9	323,3	1 277,0	308,9
Fluvial	232,4	3,4	154,3	4,4
Multimodal/Autres	29,8		112,6	
Ports/Maritime	46,2	46,2	67,8	67,8
Routes - développement	432,7	421,1	579,8	547,0
Routes - entretien/régénération	691,0	691,0	649,5	649,5
Transports collectifs urbains et mobilités actives	757,1	614,7	745,3	645,3
<b>Total</b>	<b>3 507,1</b>	<b>2 099,6</b>	<b>3 586,3</b>	<b>2 222,9</b>

Le détail des dépenses 2023 par opération (y compris fonctionnement de l'agence) est le suivant (en M€). Il est complété des montants versés sur le programme 203 par voie de fonds de concours.

Opération	AE	Dont AE Fonds de concours P203	CP	Dont CP Fonds de concours P203
Alternatives à A45	17,0	17,0	34,2	34,2
Appel à projets mobilités actives (vélo)	120,0	120,0	24,2	14,0
Appel à projets transport collectif urbain province			70,2	
Autoroute ferroviaire	28,3	28,3	41,8	28,5
Canal Seine-Nord Europe			23,0	
Capillaires Fret	10,6	10,0	16,4	10,0
Contrats de convergence outre-mer routes	5,0	5,0	3,1	3,1
CPER ferroviaire	180,0	180,0	87,0	87,0
CPER ferroviaire (personne à mobilité réduite)	40,0	40,0	40,1	40,1
CPER portuaire	43,8	43,8	31,1	31,1
CPER routier	334,6	334,6	348,6	348,6

CPER transport collectif urbain IDF	494,7	494,7	490,5	490,5
Études ferroviaires	5,0	5,0	5,2	5,0
Études routières	8,0	8,0	11,3	11,3
Fonctionnement AFIT	0,7		0,7	
L2 à Marseille*			30,0	30,0
LGV BPL (Bretagne - Pays-de la Loire)			102,1	
LGV CNM (Contournement Nîmes-Montpellier)			98,1	
LGV GPSO (Grand projet du Sud-Ouest)	26,0		24,1	10,9
LGV Roissy-Picardie	30,0		11,3	
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan			4,5	
Ligne nouvelle PACA	50,3		17,6	
Littoral	5,0		5,0	
Lutte bruit ferroviaire	15,0	15,0	15,0	15,0
Lyon-Turin tunnel	227,2		278,0	
LYS			1,7	
MAGEO (Mise Au Gabarit Européen de l'Oise)	101,0		1,5	
Marseille en Grand	59,9			
Massy-Valenton			10,1	
Modernisation fluviale VNF	33,0		28,7	
Modernisation routière	40,0	40,0		
Nouvelle route Littoral La Réunion	11,6		23,6	
Opérations fluviales hors CPER	3,4	3,4	4,4	4,4
Opérations portuaires/littoral hors CPER	2,4	2,4	4,0	4,0
Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon	17,4		3,2	
Paris-Orléans-Limoges-Toulouse	21,1		9,4	
Plan exceptionnel investissement Corse			25,0	
Programme intervention État Guyane	24,1		71,4	
Régénération fluviale VNF	95,0		95,0	
Régénération routière	651,0	651,0	637,0	637,0
Relance Appel à projets mobilités actives (vélo)			35,0	35,0
Relance Appel à projets transport collectif urbain province	82,5		8,7	
Relance capillaires fret			15,0	15,0
Relance CPER transport collectif urbain IDF			101,0	101,0
Relance CPER ferroviaire			47,3	47,3
Relance CPER portuaire			32,8	32,8
Relance CPER routier			71,8	71,8
Relance fret et transports combinés			28,0	28,0
Relance Lyon-Turin tunnel			2,6	

Relance métros province Toulouse			10,9	
Relance Nouvelle route littoral La Réunion			5,4	
Relance Ouvrages d'art routes			2,0	2,0
Relance Programme intervention État Guyane			10,5	
Relance RER métropolitains			4,8	4,8
Relance TET			9,4	
Relance Voies réservées routes			10,5	10,5
RN20	1,5	1,5	2,0	2,0
Route Centre-Europe Atlantique	55,0	55,0	46,0	46,0
Sécurité ferroviaire	45,0	45,0	22,0	22,0
SERM GPSO (Grand projet du Sud-Ouest)	490,7			
Sarqueux-Gisors			3,7	
Système de communication (GSM-R) et régénération ferroviaire	100,0		180,1	
TET	31,4		207,1	
Toulouse-Castres			3,8	
<b>Total général</b>	<b>3 507,1</b>	<b>2 099,6</b>	<b>3 586,3</b>	<b>2 222,9</b>

Un écart de 20,7 M€ d'AE existe entre ce tableau et le bilan des encaissements par le P203 des FDC AFITF de la partie JPE. Il s'explique par le traitement budgétaire spécifique de l'opération L2 à Marseille. Les AE pour certaines redevances annuelles de « fonctionnement » et « financement » du marché de partenariat pour cette opération sont appelées chaque année et financées par une convention AFITF votée initialement en 2013 mais ne sont pas comptabilisées dans le cadre du budget annuel de l'agence.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2022		Prévision LFI 2023		Réalisation 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P362 – Écologie</b>	<b>404 000</b>	<b>572 400</b>				<b>319 553</b>
Transferts	404 000	572 400				319 553
<b>P203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>82 000</b>	<b>82 000</b>				
Transferts	82 000	82 000				
<b>P364 – Cohésion</b>		<b>87 600</b>				<b>89 920</b>
Transferts		87 600				89 920
<b>Total</b>	<b>486 000</b>	<b>742 000</b>				<b>409 473</b>

Note : Les subventions d'investissement sont introduites par la LOLF au PAP 2023. Leur réalisation 2022 est sans objet.

Les financements encaissés par l'AFITF sur les deux programmes 362 et 364 l'ont été dans le cadre du plan de relance.

Sur l'ensemble de la période concernée par le plan de relance, entre 2021 et 2023, l'AFITF a reçu un montant de crédits relance s'élevant à 2 869 M€ en AE et 1 424 M€ en CP, pour une dépense effective de 2 138 M€ en AE et 1 417 M€ en CP.

## COMPTE FINANCIER 2023

### Avertissement

Le compte financier de l'opérateur n'a pas été certifié par un commissaire aux comptes.

### COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *	Produits	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
Personnel <i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	70	44	Subventions de l'État <i>– subventions pour charges de service public</i> <i>– crédits d'intervention( transfert)</i>	498 000 498 000	561 000 561 000
Fonctionnement autre que les charges de personnel	685	638	Fiscalité affectée	3 252 403	3 229 925
Intervention (le cas échéant)	3 776 733	3 597 812	Autres subventions	2 700	
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention <i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i> <i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>			Revenus d'activité et autres produits <i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i> <i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i> <i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		
<b>Total des charges</b>	<b>3 777 488</b>	<b>3 598 494</b>	<b>Total des produits</b>	<b>3 753 103</b>	<b>3 790 925</b>
Résultat : bénéfice		192 432	Résultat : perte	24 385	
Total : équilibre du CR	3 777 488	3 790 925	Total : équilibre du CR	3 777 488	3 790 925

\* Voté

### ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *	Ressources	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
Insuffisance d'autofinancement	24 385		Capacité d'autofinancement		192 432
Investissements			Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
<b>Total des emplois</b>	<b>24 385</b>		<b>Total des ressources</b>		<b>192 432</b>
Augmentation du fonds de roulement		192 432	Diminution du fonds de roulement	24 385	

\* Voté

### TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2022	Budget initial 2023	Compte financier 2023
117 062	92 616	219 950

La trésorerie en fin d'exercice 2023 s'est élevée à 219,95 M€ dont 29,3 M€ au titre du plan de relance contre 117,1 M€ en 2022 dont 15,5 M€ au titre du plan de relance soit une variation de 102,88 M€ entre les deux exercices



## AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2023		Compte financier 2023 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	70	70	43	43
Fonctionnement	685	685	649	624
Intervention	4 206 459	3 776 733	3 506 383	3 585 602
Investissement	0	0	0	0
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>4 207 214</b>	<b>3 777 488</b>	<b>3 507 075</b>	<b>3 586 269</b>
dont contributions employeur au CAS pensions	0	0	0	0

\* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>3 753 103</b>	<b>3 689 157</b>
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	498 000	409 473
Fiscalité affectée	3 252 403	3 276 268
Autres financements publics	2 700	1 416
Recettes propres	0	2 000
<b>Recettes fléchées</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>3 753 103</b>	<b>3 689 157</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C – B)</b>	<b>0</b>	<b>102 889</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B – C)</b>	<b>24 385</b>	<b>0</b>

\* Voté

## DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Total	70	685	685	4 206 459	3 776 733	0	0	4 207 214	3 777 488
	43	649	624	3 506 383	3 585 602	0	0	3 507 075	3 586 269
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>685</b>	<b>685</b>	<b>4 206 459</b>	<b>3 776 733</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 207 214</b>	<b>3 777 488</b>
	<b>43</b>	<b>649</b>	<b>624</b>	<b>3 506 383</b>	<b>3 585 602</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 507 075</b>	<b>3 586 269</b>

\* Voté

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>24 385</b>	<b>0</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	0	0
Autres décaissements non budgétaires	0	0
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>24 385</b>	<b>0</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>102 889</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	102 889
<b>Total des besoins</b>	<b>24 385</b>	<b>102 889</b>

\* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>102 889</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	0	0
Autres encaissements non budgétaires	0	0
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>0</b>	<b>102 889</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>24 385</b>	<b>0</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	24 385	0
<b>Total des financements</b>	<b>24 385</b>	<b>102 889</b>

\* Voté

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2022 (1)	Prévision 2023 (2)	Réalisation 2023
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>			
– sous plafond			
– hors plafond			
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>			
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2022.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2023.

L'AFITF est gérée par des personnels mis à disposition par le ministère.

## OPÉRATEUR

### SGP - Société des Grands Projets

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

##### Missions

La Société des grands projets (SGP) est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial créé par l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Elle a, selon les termes de cette loi, pour « *mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation* », laquelle comprend notamment la construction des lignes, la construction et l'aménagement des gares, l'acquisition des matériels roulants. La loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains a consacré le changement de nom de la Société du Grand Paris en Société des Grands Projets.

Le Grand Paris Express (GPE), associé au plan de mobilisation pour les transports porté par Île-de-France Mobilités et la région Île-de-France, constitue un plan unique de modernisation et de développement du réseau de transport francilien qui vise à renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire tout en améliorant la qualité de vie de ses usagers. La réalisation du GPE dans le schéma qui a été présenté le 6 mars 2013 par le Premier ministre implique la construction de plus de 200 km de lignes de métro automatique et de près de 70 nouvelles gares. Ce projet représente ainsi un défi technique et opérationnel de grande ampleur. Le coût d'objectif du projet est estimé à 36,1 Md€ (conditions économiques de 2012). Le financement de la SGP repose exclusivement sur des taxes affectées et le recours à l'emprunt.

L'année 2023 a été marquée par l'atteinte de nouveaux jalons opérationnels avec le creusement de 100 km de tunnels sur les 200 que comporte le GPE, l'achèvement des travaux de génie civil sur la ligne 15 sud, le creusement du tunnel de la ligne 16 à 97 %, la réception des premiers matériels roulants et le démarrage des premiers essais.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2022		Prévision LFI 2023		Réalisation 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>						

Note : Les subventions d'investissement sont introduites par la LOLF au PAP 2023. Leur réalisation 2022 est sans objet.

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

## COMPTE FINANCIER 2023

### Avertissement

Le compte financier de l'opérateur a été certifié par un commissaire aux comptes.

### COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *	Produits	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
Personnel	125 670	115 713	Subventions de l'État	353	970
<i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	<i>1 018</i>	<i>1 059</i>	– subventions pour charges de service public		
			– crédits d'intervention( transfert)	353	970
Fonctionnement autre que les charges de personnel	1 032 276	868 552	Fiscalité affectée	840 000	846 982
Intervention (le cas échéant)	149 828	113 987	Autres subventions	18 234	0
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention	17 886	26 176	Revenus d'activité et autres produits	318 619	98 257
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>	<i>17 886</i>	<i>26 176</i>	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>		<i>194</i>
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>			<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>		<i>599</i>
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		
<b>Total des charges</b>	<b>1 307 774</b>	<b>1 098 252</b>	<b>Total des produits</b>	<b>1 177 206</b>	<b>946 209</b>
Résultat : bénéfice			Résultat : perte	130 568	152 043
Total : équilibre du CR	1 307 774	1 098 252	Total : équilibre du CR	1 307 774	1 098 252

\* Voté

### ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *	Ressources	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
Insuffisance d'autofinancement	112 682	126 660	Capacité d'autofinancement		
Investissements	4 096 803	4 260 597	Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		24 866
			Autres ressources		833 505
Remboursement des dettes financières	661 786	96 835	Augmentation des dettes financières	4 850 000	2 000 101
<b>Total des emplois</b>	<b>4 871 271</b>	<b>4 484 092</b>	<b>Total des ressources</b>	<b>4 850 000</b>	<b>2 858 472</b>
Augmentation du fonds de roulement			Diminution du fonds de roulement	21 271	1 625 620

\* Voté

### TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2022	Budget initial 2023	Compte financier 2023
13 629 679	15 045 857	11 980 807

La trésorerie s'élève à 12,0 Md€ à fin 2023, en baisse par rapport à la fin 2022, en baisse de 1,6 Md€. Cette baisse s'explique par le financement des besoins 2023 non entièrement couverts par de nouvelles émissions.

## AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2023		Compte financier 2023 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	124 344	124 344	123 559	123 559
Fonctionnement	704 749	1 022 211	602 731	769 673
Intervention	85 923	149 828	69 413	121 846
Investissement	9 547 064	4 062 456	6 921 187	3 462 013
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>10 462 080</b>	<b>5 358 839</b>	<b>7 716 891</b>	<b>4 477 092</b>
dont contributions employeur au CAS pensions	1 018	1 018	1 041	1 041

\* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>1 157 619</b>	<b>1 008 279</b>
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	0	0
Fiscalité affectée	840 000	834 930
Autres financements publics	0	596
Recettes propres	317 619	172 753
<b>Recettes fléchées</b>	<b>19 588</b>	<b>24 560</b>
Financements de l'État fléchés	353	0
Autres financements publics fléchés	18 235	24 560
Recettes propres fléchées	1 000	0
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>1 177 207</b>	<b>1 032 838</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C – B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B – C)</b>	<b>4 181 632</b>	<b>3 444 254</b>

\* Voté

## DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Contributions L14 entre Saint-Lazare et MSO + Plan de mobilisation + impacts indirects sur les réseaux existants	0 0	0 0	0 0	85 923 69 413	149 828 121 846	0 0	0 0	85 923 69 413	149 828 121 846
Dépenses non répartissables	124 344 123 560	387 338 325 487	379 144 326 122	0 0	0 0	26 110 18 809	25 484 15 435	537 792 467 856	528 972 465 117
Le Bourget / Le Mesnil-Amelot (Ligne 17 Nord)	0 0	4 576 8 692	2 444 2 335	0 0	0 0	795 258 677 651	294 427 249 512	799 834 686 343	296 871 251 847
Maîtrise foncière	0 0	23 825 67 396	47 254 59 109	0 0	0 0	186 243 126 104	171 258 114 027	210 068 193 499	218 512 173 137
Matériel roulant et véhicule de maintenance industrielle	0 0	58 890 31 260	327 020 190 134	0 0	0 0	127 066 101 024	20 495 5 915	185 956 132 283	347 515 196 050
Noisy-Champs / Le Bourget RER / Saint-Denis Pleyel / Mairie de	0 0	71 591 59 107	67 078 43 273	0 0	0 0	406 875 283 029	1 085 850 851 722	478 466 342 136	1 152 928 894 995

(en milliers d'euros)

Destination <i>Budget initial</i> <i>Compte financier *</i>	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Saint-Ouen (Ligne 14 Nord, 16 et 17)									
Olympiades / Orly (Ligne 14 Sud)	0 0	249 1 623	65 207 54 564	0 0	0 0	30 952 57 960	215 024 264 756	31 201 59 583	280 231 319 320
Orly / Versailles (Ligne 18)	0 0	18 027 18 552	13 630 11 914	0 0	0 0	485 463 457 192	612 936 563 378	503 490 475 744	626 566 575 292
Pont de Sèves / Noisy-Champs (Ligne 15 sud)	0 0	140 253 90 615	120 434 82 222	0 0	0 0	7 489 097 5 199 419	1 636 982 1 397 266	7 629 350 5 290 034	1 757 416 1 479 488
<b>Total</b>	<b>124 344</b> <b>123 560</b>	<b>704 749</b> <b>602 731</b>	<b>1 022 211</b> <b>769 673</b>	<b>85 923</b> <b>69 413</b>	<b>149 828</b> <b>121 846</b>	<b>9 547 064</b> <b>6 921 187</b>	<b>4 062 456</b> <b>3 462 013</b>	<b>10 462 080</b> <b>7 716 891</b>	<b>5 358 839</b> <b>4 477 092</b>

\* Voté

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>4 181 632</b>	<b>3 444 254</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	661 786	96 860
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	813 985	734 245
Autres décaissements non budgétaires	2 984	4 207
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>5 660 387</b>	<b>4 279 566</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	24 889
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des besoins</b>	<b>5 660 387</b>	<b>4 279 566</b>

\* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	4 850 000	2 001 318
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	715 244	616 116
Autres encaissements non budgétaires	0	13 260
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>5 565 244</b>	<b>2 630 694</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>95 143</b>	<b>1 648 872</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	11 456	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	83 687	1 673 760
<b>Total des financements</b>	<b>5 660 387</b>	<b>4 279 566</b>

\* Voté

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2022 (1)	Prévision 2023 (2)	Réalisation 2023
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>956</b>	<b>1 017</b>	<b>1 035</b>
– sous plafond	911	1 017	988
– hors plafond	45		47
<i>dont contrats aidés</i>	45		
<i>dont apprentis</i>			47
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2022.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2023.

La consommation d' ETPT sous plafond de la SGP s'élève à 988 ETPT, pour un plafond de 1 017 ETPT en 2023 (97 % de taux de réalisation), après une moyenne de 911 ETPT en 2022. Compte tenu de la sous-réalisation des schémas d'emplois positifs passés de la SGP, un rattrapage a été autorisé en gestion 2023 se traduisant par un schéma d'emplois réalisé de +88 ETP malgré une prévision initiale de -8 ETP en 2023 notamment du fait de la prise en compte d'un gage dans le cadre de la loi de finances pour 2023. Ses effectifs s'établissent ainsi au 31 décembre 2023 à 1 025 ETP, contre 937 à fin 2022.

## OPÉRATEUR

### VNF - Voies navigables de France

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

### Missions

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

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

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

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

A la suite de l'audit rendu fin 2017 relatif à l'état du réseau fluvial géré par VNF, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a confirmé la priorité conférée à la régénération des

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

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

L'année 2023 a été marquée par :

- une exécution budgétaire globalement conforme aux prévisions initiales avec :
  - des dépenses de fonctionnement encore impactées par l'inflation, notamment les dépenses énergétiques, et une évolution de la masse salariale impactée par une nouvelle mesure gouvernementale de revalorisation indiciaire des agents publics en juillet 2023 ;
  - des dépenses d'investissement atteignant un niveau record (348,2 M€ en AE et 343,1 M€ en CP), portées par la fin du plan de relance, un accroissement des financements de l'AFIT-France pour la régénération du réseau fluvial, et l'avancement des travaux de réalisation du réseau transfrontalier Seine-Escaut, financés avec le soutien de l'Union européenne, qui ont notamment permis l'inauguration en novembre 2023 du canal franco-belge de Condé à Pommerœul.
- la préparation et la signature en fin d'année de l'actualisation du COP de l'établissement, intégrant une trajectoire étendue jusqu'en 2032, conformément aux dispositions prévues par la LOM.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2022		Prévision LFI 2023		Réalisation 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>249 271</b>	<b>249 533</b>	<b>253 674</b>	<b>253 674</b>	<b>249 141</b>	<b>249 150</b>
Subventions pour charges de service public	243 967	243 967	253 674	253 674	247 464	247 464
Transferts	5 303	5 566			1 677	1 687
<b>P113 – Paysages, eau et biodiversité</b>	<b>200</b>	<b>142</b>				<b>59</b>
Transferts	200	142				59
<b>P181 – Prévention des risques</b>		<b>2 987</b>			<b>15 021</b>	<b>14 794</b>
Transferts		2 987			15 021	14 794
<b>P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables</b>	<b>3 938</b>	<b>3 938</b>				
Subventions pour charges de service public	3 938	3 938				
<b>P112 – Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire</b>	<b>154</b>	<b>97</b>			<b>1 144</b>	<b>791</b>
Transferts	154	97			1 144	791
<b>P723 – Opérations immobilières et entretien des bâtiments de l'État</b>	<b>883</b>	<b>784</b>			<b>3 439</b>	<b>3 439</b>
Dotations en fonds propres	883	784			3 439	3 439
<b>P348 – Performance et résilience des bâtiments de l'Etat et de ses opérateurs</b>					<b>1 398</b>	<b>1 398</b>
Dotations en fonds propres					1 398	1 398
<b>P148 – Fonction publique</b>		<b>18</b>				
Transferts		18				



(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	Réalisation 2022		Prévision LFI 2023		Réalisation 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>	<b>254 445</b>	<b>257 499</b>	<b>253 674</b>	<b>253 674</b>	<b>270 142</b>	<b>269 630</b>

Note : Les subventions d'investissement sont introduites par la LOLF au PAP 2023. Leur réalisation 2022 est sans objet.

L'État a principalement versé en 2023 près de 247,5 M€ de subvention pour charges de services publics (SCSP) à VNF. D'autres ressources en provenance de l'État viennent s'y ajouter notamment à partir du programme 203 « Infrastructures et services de transports », comprenant 1,7 M€ au titre du plan d'aide à la modernisation et à l'innovation qui permet de favoriser l'adaptation de la flotte fluviale aux exigences environnementales et logistiques. L'opérateur a également bénéficié de dotations en fonds propres depuis les P723 et P348 ainsi que des transferts d'autres programmes.

## COMPTE FINANCIER 2023

### Avertissement

Le compte financier de l'opérateur n'a pas été certifié par un commissaire aux comptes.

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *	Produits	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
Personnel	250 143	247 538	Subventions de l'État	248 499	249 141
<i>dont contributions employeur au CAS pensions</i>	<i>52 806</i>	<i>50 415</i>	– subventions pour charges de service public	248 499	247 464
			– crédits d'intervention( transfert)		1 677
Fonctionnement autre que les charges de personnel	149 629	154 886	Fiscalité affectée		
Intervention (le cas échéant)	226 031	212 100	Autres subventions	5 556	6 505
Total des charges non décaissables sur le fonctionnement et/ou l'intervention	227 031	210 586	Revenus d'activité et autres produits	378 056	356 848
<i>dont dotations aux amortissements, dépréciations et provisions</i>	<i>226 031</i>	<i>210 402</i>	<i>dont reprises sur amortissements, dépréciations et provisions</i>	<i>20 000</i>	<i>1 610</i>
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>	<i>1 000</i>	<i>184</i>	<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>	<i>1 647</i>	<i>3 082</i>
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	<i>162 000</i>	<i>157 652</i>
<b>Total des charges</b>	<b>625 803</b>	<b>614 524</b>	<b>Total des produits</b>	<b>632 111</b>	<b>612 494</b>
Résultat : bénéfice	6 308		Résultat : perte		2 030
Total : équilibre du CR	632 111	614 524	Total : équilibre du CR	632 111	614 524

\* Voté

## ÉVOLUTION DE LA SITUATION PATRIMONIALE

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *	Ressources	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
Insuffisance d'autofinancement			Capacité d'autofinancement	49 692	46 212
Investissements	345 938	349 300	Financement de l'actif par l'État	132 051	133 331
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État	72 420	77 447
			Autres ressources	1 647	3 290
Remboursement des dettes financières	5 600	13 465	Augmentation des dettes financières	7 300	86
<b>Total des emplois</b>	<b>351 538</b>	<b>362 765</b>	<b>Total des ressources</b>	<b>263 110</b>	<b>260 366</b>
Augmentation du fonds de roulement			Diminution du fonds de roulement	88 428	102 399

\* Voté

Le financement de l'actif par l'État d'un total de 133,3 M€ comprend notamment les subventions de l'AFITF pour un montant de 128,7 M€.

## TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)

Compte financier 2022	Budget initial 2023	Compte financier 2023
169 031	60 321	61 719

Le niveau final de la trésorerie de l'établissement est conforme aux prévisions initiales et ne remet pas en cause la solvabilité de l'établissement. En effet, la diminution de trésorerie par rapport à 2022 s'explique par des cofinancements reçus en 2022 alors que les dépenses afférentes ont été exécutées en 2023.

## AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2023		Compte financier 2023 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	265 610	265 610	264 988	264 988
Fonctionnement	141 870	134 700	143 452	138 947
Intervention	0	0	0	0
Investissement	345 603	339 495	348 192	343 077
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>753 083</b>	<b>739 805</b>	<b>756 631</b>	<b>747 011</b>
dont contributions employeur au CAS pensions	52 806	52 806	50 415	50 415

\* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>442 080</b>	<b>446 318</b>
Subvention pour charges de service public	248 499	247 464
Autres financements de l'État	1 000	1 946
Fiscalité affectée	0	0
Autres financements publics	5 556	2 833
Recettes propres	187 025	194 076
<b>Recettes fléchées</b>	<b>204 471</b>	<b>206 399</b>
Financements de l'État fléchés	132 051	130 868
Autres financements publics fléchés	71 770	74 533
Recettes propres fléchées	650	998
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>646 551</b>	<b>652 717</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C – B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B – C)</b>	<b>93 254</b>	<b>94 294</b>

\* Voté

## DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Développement	0	12 871	12 922	0	0	4 802	4 802	17 673	17 724	
	0	15 194	11 642	0	0	3 773	4 601	18 968	16 243	
Infrastructure, eau et environnement	0	89 479	89 479	0	0	306 485	303 356	395 964	392 835	
	0	92 075	92 354	0	0	294 834	291 994	386 909	384 348	
Support	265 610	39 520	32 299	0	0	34 316	31 337	339 446	329 246	
	264 988	36 182	34 951	0	0	49 585	46 482	350 755	346 420	
<b>Total</b>	<b>265 610</b>	<b>141 870</b>	<b>134 700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>345 603</b>	<b>339 495</b>	<b>753 083</b>	<b>739 805</b>	
	<b>264 988</b>	<b>143 452</b>	<b>138 947</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>348 192</b>	<b>343 077</b>	<b>756 631</b>	<b>747 011</b>	

\* Voté

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>93 254</b>	<b>94 294</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	600	124
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	6 700	12 072
Autres décaissements non budgétaires	0	16 835
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>100 554</b>	<b>123 325</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des besoins</b>	<b>100 554</b>	<b>123 325</b>

\* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2023	Compte financier 2023 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	300	86
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	5 300	14 775
Autres encaissements non budgétaires	0	1 152
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>5 600</b>	<b>16 013</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>94 954</b>	<b>107 312</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	94 090	78 658
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	864	28 654
<b>Total des financements</b>	<b>100 554</b>	<b>123 325</b>

\* Voté

Commentaire global sur l'exécution 2023 :

L'exécution 2023 du budget de Voies navigables de France a été marquée à nouveau par les niveaux record d'investissements.

Les recettes de fonctionnement se sont établies à 441,0 M€ en 2023, en diminution de 10,7 M€ par rapport à l'année précédente en raison de la perception en 2022 d'une indemnité en règlement d'un contentieux sur la redevance hydraulique, et d'avances de fonds pour les aides aux professionnels du transport fluvial, non renouvelées en 2023.

La SCSP s'établit à 247,5 M€ et progresse de 3,5 M€ par rapport à l'année précédente.

Les recettes propres de l'établissement ont crû de 7,3 M€ grâce à une meilleure connaissance du domaine de l'établissement notamment en matière d'occupations de réseaux de fibre optique.

Les dépenses de fonctionnement ont été impactées par un fort contexte inflationniste, notamment au niveau des coûts de l'énergie. Les dépenses de personnel s'élèvent à 265,0 M€ et progressent de 2,1 % par rapport à l'année précédente ; la revalorisation indiciaire accordée aux agents publics par le Gouvernement en juillet 2023 (+3,5 %) ayant contribué à l'évolution de la masse salariale.

Les ressources d'investissement s'élèvent à 211,7 M€ en 2023, en diminution de 102 M€ par rapport à l'année précédente en raison de la perception dès 2022 du solde du financement du plan de relance (95 M€) et d'une avance de l'Union européenne (35,5 M€), non renouvelés en 2023.

Les versements de l'AFITF hors plan de relance ont atteint 128,7 M€ en 2023, et ont bénéficié de l'augmentation du financement des dépenses de régénération.

Les autres cofinancements (CPER, collectivités locales, Union Européenne, agences de l'eau, ...) s'élèvent à 77,7 M€.

Les dépenses d'investissement atteignent un nouveau record de 343 M€ et un taux d'exécution de 100 % des crédits ouverts sur l'année 2023, avec la fin des travaux financés par le plan de relance 2020-2023, un niveau jamais atteint sur la transformation de l'établissement, et des dépenses liées au développement du réseau de grand gabarit.

Le solde budgétaire de l'établissement s'établit à -94,3 M€, montant proche de la prévision au budget initial (-93,3 M€).

## ■ CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	Réalisation 2022 (1)	Prévision 2023 (2)	Réalisation 2023
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>4 088</b>	<b>4 063</b>	<b>4 054</b>
– sous plafond	4 054	4 028	4 022
– hors plafond	34	35	32
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>	34	35	32
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>		<b>1</b>	<b>1</b>
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		1	1
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2022.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2023.

La consommation d' ETPT sous plafond de l'année s'élève à 4 022, nombre légèrement inférieur (-6 ETPT) au plafond d'emplois prévu au budget, et correspondant à une exécution de 99,8 % du plafond d'emplois autorisé en LFI. Les effectifs de l'établissement s'élèvent à 3 811 ETP à fin 2023, conformément à ce qui était anticipé au budget et au COP, en baisse de 60 ETP par rapport à la fin de l'année 2022 (3 871).