

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL
MISSION MINISTÉRIELLE
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2020

INFRASTRUCTURES ET
SERVICES DE
TRANSPORTS



PROGRAMME 203

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS

MINISTRE CONCERNÉE : ELISABETH BORNE, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Présentation stratégique du projet annuel de performances	4
Objectifs et indicateurs de performance	13
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	29
Justification au premier euro	35
Opérateurs	77

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Marc PAPINUTTI

Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

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

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

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), examiné par le Parlement en 2019, est la résultante de l'intense réflexion participative menée dans le cadre des Assises de la Mobilité clôturées le 13 décembre 2017 et des travaux du conseil d'orientation des infrastructures. Mobilisant l'énergie de l'ensemble des acteurs, publics ou privés, nationaux et locaux, utilisant les nouveaux leviers de la technologie, la politique des transports devient une politique globale de la mobilité.

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

Ce programme regroupe l'essentiel des moyens de l'État concourant à cette politique et bénéficie, notamment, des financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) sous forme de fonds de concours.

Dans ce cadre et conformément aux priorités définies par le Gouvernement, l'action du programme repose en 2020 principalement sur les axes suivants :

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

La mise en œuvre du programme est assurée par les agents du ministère répartis entre :

- l'administration centrale, notamment la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et les services techniques centraux (centre d'études techniques des tunnels - CETU, centre national des ponts de secours - CNPS, service technique des remontées mécaniques et des transports guidés – STRMTG) ;
- les services déconcentrés, notamment les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et les directions interdépartementales des routes (DIR).

Ces effectifs, qui représentaient 10 108 ETPT en 2019, sont inscrits à l'action 8 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ».

Une part importante du programme est par ailleurs mise en œuvre par des opérateurs, entreprises publiques et délégataires sur lesquels l'État exerce son contrôle :

- les gestionnaires d'infrastructures : SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, Voies navigables de France (VNF), les grands ports maritimes métropolitains et d'outre-mer, les ports autonomes fluviaux, les sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes, ainsi que la Compagnie nationale du Rhône (CNR). Ces gestionnaires d'infrastructures sont, généralement, maîtres d'ouvrage des projets et responsables de la maintenance et de la performance des réseaux et ouvrages existants ;
- les organismes délégataires de prérogatives régaliennes : l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), opérateur de l'État, et l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), autorité publique indépendante, qui deviendra l'Autorité de régulation des transports à l'issue de la LOM ;
- les entreprises publiques de transport : SNCF Mobilités, renommée SNCF Voyageurs, et la RATP ;
- l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;
- la Société du Grand Paris (SGP), en charge de la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, qui a été rattachée au programme 203 à compter de 2015 ;
- la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), maître d'ouvrage du projet de canal, créée le 4 mai 2017 ;
- la Société franco-italienne Tunnel euralpin Lyon-Turin (TELT), en charge de la réalisation puis de la gestion de la section transfrontalière du projet de ligne ferroviaire.

L'action des associations et fédérations du domaine des transports concourt également à la mise en œuvre des objectifs du programme ainsi que les collectivités locales maîtres d'ouvrage qui peuvent faire l'objet de soutien à leur investissement.

Les opérateurs de l'État (SGP, VNF, SCSNE, EPSF et AFITF) font l'objet d'une présentation spécifique à la fin du présent projet annuel de performances.

Maintenir et améliorer l'état des réseaux nationaux de transport

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

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

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

Ce haut niveau d'investissement, notamment permis par la reprise par l'État de 35 Md € de dette de SNCF Réseau durant le quinquennat (en deux temps : 25 Md € en 2020, 10 Md € en 2022), sera mené en parallèle d'une démarche globale d'amélioration de la productivité qui devra atteindre 1,6 milliards annuels en 2026. Ce nouveau modèle économique sera équilibré à l'échelle de la SNCF en 2022, et une « règle d'or » stricte votée par le Parlement permettra d'éviter tout nouvel endettement hors de contrôle de SNCF Réseau.

La sécurité des transports, en particulier par rail, constitue une priorité stratégique du programme 203. Elle figure également au cœur des priorités de SNCF Réseau dans le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau.

Elle se concrétise non seulement au travers des dotations à SNCF Réseau pour la maintenance des infrastructures, de la taxe affectée à l'Établissement public de sécurité ferroviaire pour l'exercice de ses missions et des crédits de l'AFITF consacrés à la sécurisation des passages à niveau et des tunnels ferroviaires, mais aussi au travers de nombreuses autres actions de mobilisation, de formation et de management qui, si elles n'ont pas d'impact budgétaire significatif, permettent toutefois de donner leur pleine efficacité à l'ensemble de ces investissements de sécurité.

Dans le domaine fluvial, l'accent mis par le Gouvernement sur la régénération et la modernisation du réseau existant se traduira par la poursuite des efforts engagés pour les investissements de Voies navigables de France sur son réseau, avec le soutien de l'AFITF afin d'améliorer la sécurité hydraulique du réseau et la fiabilité de la navigation. Ces actions de régénération et de modernisation menées par VNF porteront en priorité sur le réseau à grand gabarit dans l'objectif d'améliorer l'offre de service de l'infrastructure aux professionnels, permettant ainsi d'accroître la compétitivité du transport fluvial.

Concernant le réseau routier national non concédé, la priorité à l'entretien du réseau existant reste clairement affirmée par le Gouvernement. Elle s'est traduite par un effort supplémentaire sur les crédits d'entretien et de régénération dès 2018 qui se poursuit en 2020. L'usage de ces crédits est optimisé pour préserver au mieux l'état du patrimoine en tenant compte des niveaux de trafic de chaque route et prévenir ainsi les risques en termes de perte de sécurité et de défaillance du réseau et des ouvrages. De plus, afin d'informer les décideurs et les citoyens en toute transparence sur cet état, les données correspondantes sont accessibles sur le site du Ministère.

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

Enfin, la troisième priorité est l'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines avec le développement de voies réservées aux transports collectifs et des expérimentations en 2020 de voies réservées au covoiturage, de régulation du trafic, et d'information des usagers.

Optimiser les systèmes de transport et les réseaux existants

Cet objectif se traduit par :

- l'organisation de la complémentarité des modes sur l'ensemble de la chaîne de transport en tenant compte de la pertinence économique de chacun d'entre eux et des synergies possibles ;
- l'utilisation optimale des infrastructures existantes pour desservir le territoire, notamment grâce à une exploitation plus efficace, un meilleur entretien et un choix plus sélectif des projets, dans un souci d'amélioration de la sécurité, de la protection de l'environnement et de la réduction de la « fracture » territoriale.

L'AFITF joue un rôle déterminant dans cette politique de rééquilibrage, en organisant, au travers de sa mission de financement des projets d'infrastructures, le redéploiement de ressources essentiellement routières vers le financement des autres modes. En 2020, les ressources de l'agence bénéficieront d'une augmentation de l'affectation ponctuelle et exceptionnelle de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et de la taxe sur les concessionnaires autoroutiers. Par ailleurs, la mobilisation ou la mise en œuvre de recettes nouvelles notamment issues des activités et modes ayant le plus fort impact sur l'environnement intégreront en 2020 :

- la mise en œuvre d'une éco-contribution complémentaire sur les billets d'avion faisant pour la première fois contribuer le mode aérien à la politique multimodale de mobilité ;
- la mise en œuvre d'une réduction de 2 cts du remboursement partiel de TICPE sur le gazole dont bénéficie le transport routier de marchandises contribuant à la poursuite de l'effort de régénération et d'investissement notamment sur le réseau routier national.

S'agissant du secteur ferroviaire, la loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire, qui s'articule autour de quatre axes majeurs :

- **la transformation du groupe public ferroviaire** : pour en faire, au 1^{er} janvier 2020, un groupe public unifié, composé de sociétés, dont le capital est détenu à 100 % par l'État, et de leurs filiales éventuelles, afin d'améliorer la performance économique et industrielle du groupe ;
- **la remise à plat du cadre social et l'arrêt du recrutement au statut** : pour mettre en place progressivement un cadre social équitable entre les différents opérateurs, la date de l'arrêt du recrutement au statut est fixée, par la loi, au 1^{er} janvier 2020. Cette mesure s'accompagne de la négociation, d'ici fin 2019 d'une convention collective de branche afin de doter le secteur ferroviaire d'un cadre social commun ;

- **L'objectif d'une trajectoire économique soutenable** : la loi encadre la détermination des redevances d'infrastructure, afin d'assurer à SNCF Réseau un niveau de recettes qui couvre ses coûts tout en favorisant le développement du trafic et en préservant la desserte du territoire. Elle cadre les conditions d'investissement pour empêcher la reconstitution d'une dette insoutenable.

De plus, sans que cela ne relève de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, le Premier ministre a confirmé, le 25 mai 2018, la reprise de 35 Mds € de la dette de la SNCF par l'État, en deux phases : 25 Mds€ en 2020 et 10 Mds € en 2022 ; la première phase de cette reprise de dette (25 Md€) est inscrite dans le projet de loi de finances pour 2020.

- **Les modalités d'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire de voyageurs** : un calendrier progressif est retenu, d'une part pour les services librement organisés, d'autre part pour laisser les autorités organisatrices décider du rythme d'ouverture de leurs contrats. Les conditions et modalités de transfert des salariés de la SNCF vers un nouvel opérateur à la suite d'un changement d'attributaire du contrat de service public ont été longuement discutées, avec les organisations syndicales notamment. La loi assure un haut niveau des garanties sociales.

Les ordonnances prévues par la loi ont toutes été publiées. Conformément au calendrier prévu par la loi, l'année 2019 permet de poursuivre les chantiers nécessaires à la transformation du groupe public ferroviaire. Au 1^{er} janvier 2020, sera substituée à l'EPIC SNCF une société nationale à capitaux publics, détenant intégralement les sociétés SNCF Réseau et SNCF Voyageurs. La loi prévoit en outre la réunification au 1^{er} janvier 2020 de la gestion des gares de voyageurs au sein d'une filiale dédiée de SNCF Réseau. L'année 2019 est donc une année charnière, qui permet de finaliser la transformation des trois établissements publics du groupe SNCF en sociétés anonymes pleinement opérationnelles au 1^{er} janvier 2020.

L'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF fixe les conditions de création du groupe public, le régime des biens des futures sociétés ainsi que les conditions de fonctionnement et de gouvernance du groupe public unifié. L'ordonnance prévoit également les conditions dans lesquelles les contrats de travail se poursuivent pour assurer la mise en œuvre du groupe public. Cette ordonnance est complétée avant la fin de l'année 2019 par des dispositions réglementaires, dont des décrets portant statuts de la société nationale SNCF, de la société SNCF Voyageurs, de la société SNCF Réseau et de la future société gestionnaire des gares.

L'année 2020 sera donc une année de mise en place effective du nouveau groupe public comprenant notamment l'installation de ses instances de gouvernance. SNCF Réseau et sa filiale chargée de la gestion unifiée des gares concluront chacune un contrat pluriannuel avec l'État définissant notamment les grandes orientations de leurs activités, les objectifs de performance, de qualité, de sécurité ainsi que les éléments relatifs aux trajectoires financières de ces entités.

Concernant les grands projets d'infrastructures ferroviaires, la seconde phase de la LGV Est est désormais en service depuis le 03 juillet 2016 et trois autres grands projets de lignes à grande vitesse (LGV) sont terminés avec, d'une part, la mise en exploitation commerciale, le 2 juillet 2017, des lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux et Bretagne – Pays-de-la-Loire entre Le Mans et Rennes et, d'autre part, la mise en exploitation commerciale du contournement de Nîmes et de Montpellier le 11 décembre 2017, celle de la gare de Montpellier le 07 juillet 2018 et celle de Nîmes Pont du Gard prévue pour décembre 2019.

Désormais, les grands projets d'infrastructure doivent s'inscrire dans une démarche de réalisation progressive, en commençant par les optimisations nécessaires du réseau dans lequel ils s'insèrent avant d'envisager au regard notamment de leur intérêt socio-économique la réalisation des sections de lignes nouvelles qui seront échelonnées dans le temps.

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

Des études seront engagées sur l'aménagement des principaux nœuds ferroviaires, avec pour objectif une amélioration des conditions d'exploitation du système ferroviaire, notamment autour des gares des grandes métropoles. Enfin, l'Île-de-France fera l'objet d'un effort soutenu au titre de son volet transport collectif.

S'agissant du réseau routier national non concédé, le volet routier des contrats de plan État-régions constitue le cadre contractuel et pluriannuel de référence de l'aménagement du réseau routier national. Il permet la mise en œuvre de la stratégie du ministère qui repose sur les principes suivants :

- accorder la priorité à l'optimisation de l'usage des itinéraires existants en cherchant à résorber les problèmes ponctuels existants en matière de cadre de vie des riverains, de sécurité routière et de congestion. La réalisation de déviations d'agglomération sera l'outil privilégié pour répondre à cette priorité ;
- poursuivre les aménagements continus à 2x2 voies mais uniquement lorsque les niveaux de trafic le justifient avec une attention particulière au traitement des pôles urbains qui constituent des points durs, au regard de la fiabilité des temps de parcours et de la dégradation des conditions de vie des riverains ;
- prendre en compte des besoins de desserte et de désenclavement des territoires ruraux pour permettre aux populations concernées l'accès aux services supérieurs, emplois, enseignement, santé, commerces... Compte tenu des niveaux de trafics, ceci ne nécessite pas toutefois systématiquement des aménagements lourds de mise à 2x2 voies ;
- répondre aux besoins de la transition écologique en recherchant la mise aux normes environnementales des routes existantes s'agissant des opérations de protection de la ressource en eau et de lutte contre les nuisances phoniques dont l'importance et le coût ne permettent pas leur réalisation dans le cadre des programmes d'entretien.

L'Île-de-France, la Guyane et Mayotte font l'objet d'approches particulières pour tenir compte des spécificités des territoires urbains denses du cœur de l'Île-de-France et des spécificités ultra-marines. En particulier en Île-de-France, il convient de répondre à des problèmes de congestion par des augmentations localisées de capacité sans remettre en cause l'objectif de report modal vers les transports collectifs.

S'agissant du réseau routier national concédé, des opérations financées par les sociétés autoroutières, au titre de l'entretien normal ou d'une contractualisation spécifique avec l'État au travers des contrats de plan ou du plan de relance autoroutier de 2015, afin d'améliorer la capacité du réseau, doivent être mises en service en 2019. Il s'agit notamment de la reconfiguration des dispositifs d'échanges, d'une part au niveau de Sevenans, entre l'autoroute A36, la RN 1019 et la RD437, et d'autre part au sud de Mâcon entre les autoroutes A6, A406 et la RN79. La mise en service du prolongement de l'autoroute A16 sur la section Isle d'Adam-Francilienne est également prévue d'ici la fin de l'année 2019.

En outre, la mise en œuvre du plan d'investissement autoroutier, annoncé en 2016 par le Président de la République, et portant sur un montant d'environ 700 M€ a démarré. Depuis la publication des décrets approuvant les avenants aux contrats de concession (second semestre 2018), les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les collectivités territoriales se sont rapprochées afin d'élaborer les conventions de financement nécessaires, dont certaines ont déjà été signées : demi-diffuseur à Chalon Campforgeuil (A6, APRR), diffuseur du Quart Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise (A10, Cofiroute), diffuseur d'Agen Ouest (A62, ASF), aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres (A11, Cofiroute) etc...). Ces deux dernières opérations sont d'ailleurs à un stade avancé puisque les décisions ministérielles d'approbation des dossiers de demande de principe (DDP) ont été signées. Cette étape permettra d'affiner la définition des projets afin d'envisager leur réalisation opérationnelle.

Enfin les procédures de passation et de suivi en phase construction des contrats complexes permettant la réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières se sont poursuivies en 2019. La procédure de mise en concurrence pour la concession de la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) dans l'Allier engagée en 2017 est ainsi sur le point d'aboutir à la signature d'un contrat de concession, devant permettre de terminer dans les prochaines années la sécurisation de l'axe avec un engagement des travaux en 2020 si les conditions sont réunies.

Dans le domaine fluvial, au-delà des efforts menés en faveur de la régénération, l'État continuera d'apporter son soutien aux projets de développement des ports fluviaux situés le long ou à l'extrémité des voies à grand gabarit du réseau navigable, avec une priorité donnée aux actions ayant un caractère multimodal renforcé.

En outre, afin de permettre au transport fluvial de marchandises de se positionner comme un mode de transport plus propre et une solution crédible à la congestion routière, l'État continuera en 2020 à apporter sa contribution financière au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI), mis en œuvre et financé par VNF.

Dans le domaine portuaire, les opérations d'investissements réalisées s'inscrivent dans un double cadre, à la fois les orientations de la stratégie nationale portuaire dont le renouvellement est en cours et les opérations relevant des projets stratégiques des grands ports maritimes (projet pluriannuel d'investissements). Les projets stratégiques 2014-2018 s'achèvent actuellement et les grands ports maritimes élaborent les nouveaux projets stratégiques 2019-2023.

Dans le contexte de la signature des nouveaux contrats de convergence pour les outre-mer, dans la continuité des CPER, les enjeux principaux pour 2020 reposent sur la recherche d'une croissance du secteur de la croisière et l'augmentation du trafic de transbordement de conteneurs. Cette volonté peut nécessiter la poursuite de travaux de modernisation et de développement.

Plus globalement, pour l'ensemble des grands ports maritimes, la poursuite des opérations d'investissement permettra de renforcer leur développement. Les priorités restent les infrastructures multimodales, l'amélioration et l'optimisation des infrastructures portuaires, la préparation à l'installation d'activités logistiques et industrielles et l'amélioration des dessertes ferroviaires et fluviales de l'hinterland.

Les décisions du Comité interministériel de la mer de 2018 sur la transformation du modèle économique des ports, doivent permettre de trouver les leviers au renforcement de leur compétitivité et de leur attractivité à l'échelle européenne et mondiale. Le processus d'intégration des ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) avant le 1^{er} février 2021, constitue un chantier majeur en termes de gouvernance, afin de dynamiser cet axe, d'en accroître la compétitivité et d'en faire le premier ensemble portuaire national. L'impact du Brexit, tant en termes de procédures que d'adaptation potentielle des équipements et des dispositifs de contrôle, reste un sujet d'attention majeur.

Dans le domaine du **fret ferroviaire**, plusieurs mesures de relance ont été annoncées en juin 2018 notamment la remise en état des lignes capillaires fret - l'Etat continue à contribuer à hauteur de 10 M€ par an aux opérations de renouvellement - et des voies de service nécessaires aux activités de fret ferroviaire - SNCF Réseau y consacre 20 M€ par an pendant cinq ans. En outre, le développement d'un fret ferroviaire performant passe par un accès à l'infrastructure compétitif. C'est pourquoi, dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire, le Gouvernement s'est prononcé en faveur d'une limitation de la hausse des péages acquittés par les entreprises ferroviaires de fret au niveau de l'inflation courante. En contrepartie, l'Etat conforte le dispositif de "compensation fret" permettant de garantir que ces nouvelles règles d'évolution des péages soient financièrement neutres pour SNCF Réseau.

En ce qui concerne **l'intermodalité dans le domaine du fret**, le soutien et l'accompagnement à la mise en œuvre de solutions de report modal alternatives au transport routier de longue distance, s'appuyant sur des services de transport combiné par caisse, d'autoroutes ferroviaires/ferroulage et d'autoroutes de la mer, sera poursuivie. Ceci se traduit notamment par la prolongation de l'aide au transport combiné déjà existante pour une nouvelle période de 5 ans à partir des trafics 2018. Par ailleurs, la pérennisation de l'autoroute ferroviaire Alpine en partenariat avec l'Italie, la poursuite de la collaboration sur les autoroutes ferroviaires avec l'Espagne et, plus généralement, la mise en place par les opérateurs de nouvelles liaisons nationales et internationales constituent des objectifs importants. Enfin, la collaboration avec l'Espagne concernant les services d'autoroute de la mer sera poursuivie.

Les efforts se poursuivront également dans l'efficacité des maillages des réseaux alternatifs à la route pour la desserte multimodale et notamment dans les programmes de soutien au réseau capillaire ferroviaire fret.

Concernant les transports urbains, les deux premiers appels à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) ont représenté un engagement de l'État de 1,3 milliard d'euros, et ont permis la construction ou la mise en chantier de plus de 1 000 km de lignes. Le troisième appel à projets pour les TCSP, également ouvert aux projets de mobilité durable (par exemple ceux visant l'amélioration de la performance et de l'information multimodale pour les usagers des transports collectifs ou favorisant le report modal) représente un montant total d'aides de l'État de 450 M€, sous forme de subventions de l'AFITF aux maîtres d'ouvrage. À la mi-2019, 53 conventions de financement portant sur 226 M€ de subventions ont déjà été adoptées par l'AFITF.

Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit la poursuite du programme d'aide de l'État en faveur des TCSP. Un quatrième appel à projets de ce type devrait ainsi être lancé courant 2020.

En Île-de-France, les enjeux concernent le désengorgement et l'amélioration du réseau de transports urbains existants. Les opérations à réaliser sont financées au titre du contrat de plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et modifié par avenant en date du 16 février 2017. En 2020, les principaux projets concernés seront le prolongement du

RER E et de la ligne 11 du métro ou encore la création du tram-train T12 entre Evry et Massy. Suite au rapport de la Cour des Comptes sur la SGP, en février 2018 le Gouvernement a confirmé son engagement à réaliser l'intégralité du Grand Paris Express à horizon 2030, tout en annonçant un nouveau calendrier de mise en service des lignes afin de prendre en compte les défis techniques, humains et financiers que ce projet soulève.

Par ailleurs, les transports en commun en Île-de-France sont, depuis la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires du 8 décembre 2009, progressivement ouverts à la concurrence. Ainsi, depuis cette date, tous les nouveaux services (hors ferroviaires) sont attribués après mise en concurrence par Île-de-France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice des transports dans la région Île-de-France. L'exploitation du tramway T9 et des lignes de bus Bord de l'eau a ainsi fait l'objet d'un appel d'offres, dont l'exploitant pressenti est Keolis.

Développer des nouveaux modes de mobilité associant les nouvelles technologies

L'État souhaite favoriser notamment l'ouverture des données pour l'information du voyageur et la planification de ses déplacements, une billettique multimodale facilitant l'achat de titres de transport et la réservation de services de mobilité et l'expérimentation et la diffusion de l'innovation dans les mobilités du quotidien sur tous les territoires.

L'appel à projets « Expérimentations pour le développement de la mobilité servicielle », lancé pendant l'été 2018 dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir, va permettre de tester (en conditions réelles, sur des territoires variés) et d'évaluer de nouvelles solutions de mobilité servicielle pour faire évoluer massivement les usages vers une mobilité plus intermodale. Ces services innovants permettront par exemple aux voyageurs, par une application sur téléphone mobile, de planifier leurs déplacements et de réserver, payer et obtenir leurs titres de transports dans le cadre d'une offre lisible et multimodale.

Le développement du véhicule automatisé, s'appuyant sur les nouvelles technologies, constitue également un enjeu majeur pour la mobilité des années à venir, la sécurité routière et l'industrie.

Dans le cadre de la stratégie pour l'action publique en faveur du développement du véhicule automatisé, un appel à projets d'expérimentations du véhicule routier autonome a été lancé par le Programme d'Investissements d'Avenir. Cet appel à projets a permis d'annoncer le 24 avril 2019 la sélection de 16 expérimentations visant le développement notamment d'un bien commun de connaissances en matière de validation de sécurité, d'acceptabilité et de pertinence socio-économique des services de véhicule autonome.

Enfin, la stratégie nationale bas carbone (SNBC) ainsi que la stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP) ont été mises à jour à la fin de l'année 2018, en prenant en compte notamment les orientations du plan climat et l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050. La SDMP s'appuie sur le projet de loi d'orientation des mobilités qui introduit notamment un ensemble de mesures en faveur de la décarbonation des parcs de véhicules et de la protection de l'air.

Parmi les politiques mises en place afin d'atteindre ces objectifs, la DGITM, la DGEC et l'ADEME, en concertation avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier, ont mis en place un nouveau programme mobilisant des certificats d'économie d'énergie.

Jusqu'à fin 2021, ce nouveau programme d'engagements volontaires pour l'environnement (programme EVE), en s'ouvrant aux commissionnaires et aux chargeurs, porte comme nouvelle ambition la mise en place d'une démarche intégrée visant à développer la cohérence et la synergie des différents dispositifs d'engagements volontaires des acteurs de la chaîne logistique transport.

Développer les mobilités propres et les mobilités actives

Le covoiturage et les autres mobilités partagées sont des solutions de transport alternatives à la voiture individuelle en zones peu denses, participent à résoudre les problèmes de congestion récurrent en zones denses et permettent de réduire l'empreinte environnementale. C'est pourquoi le Gouvernement souhaite les encourager massivement.

Pour cela, le projet de loi d'orientation des mobilités crée les conditions pour donner rapidement toute sa place aux mobilités partagées dans nos territoires et pour que les Français aient tous les outils pour disposer de davantage de solutions alternatives à la voiture individuelle.

Afin d'encourager la mise en place de ces services innovants, la démarche « FRANCE MOBILITÉS - FRENCH MOBILITY » intègre une mesure de soutien à l'ingénierie des collectivités avec deux axes de travail proposés :

- un appel à manifestation d'intérêt (AMI) « France Mobilités - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » (TENMOD) portée par l'Ademe, le Cerema et plusieurs partenaires des services déconcentrés de l'État. Il s'inscrit dans une démarche globale favorisant la mise en œuvre par les territoires de projets de mobilités quotidiennes, durables, pour tous, innovantes sur le plan technique et/ou sociétal et/ou de la gouvernance du point de vue des projets déjà développés sur le territoire, répondant à un besoin local. Les réponses des territoires peu denses, ruraux et de montagne ont fait l'objet d'une attention particulière. ;
- la mise en place de cellules régionales d'appui à l'ingénierie de mobilité dans les territoires peu denses, par le Cerema et la Banque des Territoires et avec le soutien de l'Ademe.

Enfin, le Gouvernement lancera un plan pour le développement des mobilités actives dont l'objectif est de multiplier par trois la part du vélo dans nos trajets, de passer de 2,7 % à 9 % en 2024. De nombreux ministères sont impliqués directement dans sa réalisation aux côtés du MTES. Le plan repose sur 4 axes visant à répondre aux freins identifiés et aux attentes des Français : la sécurité (aménagement cyclables), la sûreté (lutte contre le vol de vélos), l'incitation (reconnaissance du vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux) et le développement d'une culture vélo.

De nombreuses mesures en faveur du vélo et des modes actifs sont ainsi prévues dans le projet de LOM. Grâce à une enveloppe dédiée à l'AFITF, les collectivités seront soutenues dans leurs projets d'investissements. Ainsi, un appel à projets a été lancé par le ministère en décembre 2018 ; cet appel à projets a remporté un franc succès, étant donné qu'environ 170 territoires ont répondu.

Par ailleurs, d'autres actions ont été lancées : l'Ademe a octroyé 15 M€ suite l'appel à projets « Vélo et Territoires », pour accompagner 227 collectivités de moins de 250 000 habitants dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables, l'opération « savoir rouler à vélo » pour apprendre le vélo aux élèves de l'école primaire, ou la régulation des engins de déplacements personnels par l'adaptation du code de la route.

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

Le ministère de la transition écologique et solidaire porte la régulation économique, sociale et environnementale du secteur des transports routiers à travers son activité normative et ses missions de contrôle.

Dans le secteur du transport routier, il s'agit à la fois de veiller à une concurrence loyale et équilibrée, d'assurer un dialogue social constructif, de contribuer à la compétitivité du pavillon français et d'accompagner l'évolution du secteur dans sa transition écologique, en particulier à travers un programme mobilisant des certificats d'économie d'énergie.

A cette fin, le ministère soutient auprès des instances européennes des positions fortes visant une clarification et une meilleure application des règles dans la lutte contre les pratiques de concurrence déloyale et de dumping social mais aussi pour des conditions équilibrées d'accès au marché du transport routier ainsi que pour assurer aux salariés du secteur des conditions de travail, de sécurité et d'emploi plus protectrices.

Dans ce contexte, les activités de contrôle du secteur des transports routiers constituent une priorité d'action réaffirmée par le gouvernement, pour l'année 2020. Assurées au niveau des DREAL en coordination avec les autres ministères concernés (Intérieur, Économie), elles constituent un élément essentiel du dispositif de régulation.

Au niveau européen, la France soutient les travaux d'harmonisation et de partage des bonnes pratiques de contrôle menés sous l'égide d'Euro Contrôle Route (ECR), instance intergouvernementale de coopération européenne. Le processus de transformation d'ECR en Groupement Européen de Coopération Territoriale, doté d'une personnalité juridique et de moyens propres, doit aboutir en 2020 et contribuer ainsi au renforcement et à la pérennisation de son action.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

INDICATEUR	Intérêt socio-économique des opérations
OBJECTIF	Améliorer la qualité des infrastructures de transports
INDICATEUR	Coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré
INDICATEUR	État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial
OBJECTIF	Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route
INDICATEUR	Part modale des transports non routiers
INDICATEUR	Part de marché des grands ports maritimes
INDICATEUR	Contrôle des transports routiers

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

La maquette de Performance évolue à l'occasion du PLF 2020 et s'enrichit d'un sous-indicateur mesurant la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail.

Le plan vélo fait partie des 40 réformes « Objet de la Vie Quotidienne » ciblées par le Gouvernement dans le cadre des plans de transformation ministériels. Circonscrit aux trajets domicile-travail, ce sous-indicateur permettra de donner un éclairage sur les avancées de cette réforme.

OBJECTIF

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

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

1.1 Intérêt socio-économique des opérations

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

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

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

INDICATEUR

Intérêt socio-économique des opérations

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires	€/€ public investi	0,5	1,9	0,9	0,6	NC	>1,5
Intérêt socio-économique des opérations routières	€/€ public investi	2,05	2,5	2	2	3,3	>3,0

Précisions méthodologiques

L'assiette de calcul des sous-indicateurs a été modifiée depuis le PAP 2014 : les opérations retenues sont celles qui bénéficient d'un calcul d'intérêt socio-économique au plus près de la décision de lancement de la réalisation et non plus à la mise en service des infrastructures. Seules seront retenues, les opérations dont le montant est supérieur à 20M€.

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

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

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

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

1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

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

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

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Compte tenu du nombre restreint d'opérations concernées par l'indicateur, celui-ci est particulièrement sensible au décalage d'une année sur l'autre des décisions et de la signature de la convention de financement d'opérations de montant important.

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

La cible à l'horizon 2020 est maintenue comme devant être supérieure à 1,5 € / € investi.

La liste des opérations concernées dont le montant est supérieur à 20M€ depuis 2017 est la suivante:

Année de signature de la convention	Intitulé du projet ou programme d'opération participant au calcul de l'indicateur	Montant (M€) (1)	Conditions économiques	Taux d'actualisation	Valeur actualisée nette par euro public investi (en €) (2)	Montant investi valorisé (en €) (1)*(2)
Réalisation 2017	SNCF Réseau - Améliorations des accès nord de Strasbourg 4 ^{ème} voie de Strasbourg à Vendenheim	86,3	01/01/10	4,5%	0,48	41,4
	SNCF Réseau – Voie L du PEM LYON PART DIEU	94,4	01/01/13	4,5%	6,8	641,9
	SNCF Réseau - Création d'IPCS entre Morcenx et Dax ligne Bordeaux Hendaye	52,0	Courant à terminaison	4,5%	-0,59	-30,7
	SNCF Réseau - Modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux - Gisors	212,0	01/01/10	4,5%	0,7	148,4
	SNCF Réseau et autres Moa - Tangentielle Ouest Phase 1 – Tram 13 – Phase 1	307,0	01/01/11	4,5%	-0,26	-79,8
	SNCF Réseau - Tram train Massy Evry (Part du projet sous Moa SNCF Réseau)	170,9	01/06/11	4,5%	-0,52	-88,9
	SNCF Réseau - EOLE	3822,0	01/01/12	4,5%	0,53	2025,7
	SNCF Réseau - 2 ^{ème} phase de modernisation de la ligne Marseille Gardanne Aix	158,0	01/07/15	4,5%	0,42	66,4
	SNCF Réseau - Modernisation ligne Paris – Troyes (électrification)	75,0	Courant à terminaison	4,5%	-0,22	-16,5
	Total 2017	4977,6			0,5	2707,9
Réalisation 2018	SNCF Réseau – PEM Lyon Part-Dieu (Accès Pampidou)	45,8	01/01/16	4,5%	0,88	42,9
	SNCF Réseau - Amélioration de la desserte de Bergerac	79,8	Courant à transmission	4,5%	0,04	79,9
	SNCF Réseau - Renouvellement des infrastructures ferroviaires entre Rennes et Retiers (accessibilité PMR)	23,1	Courant à transmission	4,5%	0,7	23,0
	VNF - Remise en navigation du canal de Condé Pommeroeul	46,0	01/09/09	4,5%	5,07	233,2
	Total 2018	194,7			1,9	379,0
2019 (prévision actualisée)	SNCF - Réseau - Contournement ferroviaire Donges	140,5	01/01/17	4,5%	-1,3	-182,7
	SNCF - Réseau - Modernisation La Roche - La Rochelle	127,2	01/01/15	4,5%	4	508,8
	SNCF - Réseau - Electrification Paris-Troyes (Phase 1, tranche 2)	159,6	01/06/10	4,5%	0,4	63,8
	SNCF - Réseau - Tram Train Massy Evry	170,9	01/06/11	4,5%	-0,52	-88,9
	SNCF - Réseau - Tranche 2019 des travaux de la création d'une 4 ^{ème} voie entre Strasbourg et Vendenheim	15,225	courant à terminaison	4,5%	0,62	9,4
	SNCF - Réseau - Aménagement gare de Saint André le Gaz	25,7	01/01/12	4,5%	-0,11	-2,8
	SNCF - Réseau - Création voie L gare de Lyon Part Dieu (phase 2)	74,74	01/01/13	4,5%	6,8	508,2
	SNCF - Réseau - Modernisation Dol - Dinan	24,4	01/01/17	4,5%	-1,5	-36,6
	SNCF - Réseau - Eole (Convention REA 4)	3377,28	01/01/12	4,5%	0,53	1790,0
	SNCF - Réseau - Mise en œuvre GSMR-R sur l'axe Mantes Cherbourg	27,3	01/01/16	2,0%	-0,15	-4,1
	VNF – Recalibrage de la Lys	126,0	01/01/14	4,5%	-0,52	-65,5
	Total 2019	4268,8			0,6	2499,7
2020 (prévision)	(en attente programmation ferroviaire 2020)					
	Total 2020			Non connu		

(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.

Erratum : Dans le RAP 2018 et le PAP 2019, il est fait mention de taux d'actualisation différencié par projet. En pratique, le taux d'actualisation utilisé pour l'ensemble des projets était homogène à 4,5 %. Le taux indiqué dans les documents était alors le taux financier retenu, et non le taux d'actualisation.

Il n'y a pas d'opération portuaire ou fluviale à inscrire dans les prévisions 2020.

Dans le domaine ferroviaire, la mise à jour de la programmation permet d'intégrer sept opérations non prévues dans le PAP 2019 à la liste des opérations de plus de 20 M€ faisant l'objet d'une signature de convention de financement attendue au cours de l'année 2019, et une opération au titre de 2020.

A la liste de 2019, s'ajoute l'opération GSMR de Cherbourg dont la mise en œuvre était prévue en 2020 lors de la rédaction du RAP 2018. Elle a finalement été avancée à 2019, une signature de la convention étant prévue en décembre 2019.

S'agissant du projet de modernisation de la ligne La Rochelle – La Roche-sur-Yon, le montant a été ajusté à 127,2 M€ aux conditions économiques de janvier 2015 contre 131,4 M€ estimés lors du PAP 2019. Il correspond à celui de la dernière estimation qui a été réalisée préalablement à la signature de la convention de financement des travaux qui est programmée en 2020.

Il est à noter que la convention du projet EOLE sera à revoir en 2020, avec notamment une réintégration de la part sous maîtrise d'ouvrage de Gares & Connexions au sein du périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Au titre de l'année 2020, la programmation des opérations ferroviaires n'est à ce stade pas aboutie.

1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

La cible à l'horizon 2020 est maintenue à la valeur fixée lors de la rédaction du PAP 2018 (>3 € / € investi).

Les prévisions 2019 et 2020 ont été établies à partir des affectations d'autorisations d'engagement 2018 et 2019 : sont prises en compte les opérations ayant fait l'objet d'autorisations d'engagement dans l'objectif de réalisation des travaux qui seront lancés respectivement en 2019 et en 2020.

Ci-dessous, la médiane est l'indicateur en gras, la moyenne pondérée apparaît à la suite des opérations.

La liste des opérations concernées est la suivante:

Année	Dpt	voie	Libellé opération	Coût total de l'opération (en M€) (1)	Bénéfice actualisé (en M€)	Investissement (en M€) (2)	Bénéfice actualisé par euro investi (en €)
Réalisation 2017	70	RN19	Déviations de Port-sur-Saône	126	81,1	40,4	2,0
	2	RN2	Déviations de Vaumoise	21	28,7	13,4	2,1
	Total				242,8	61,9	3,9
2018 (réalisation)	15	RN122	Déviations de Sansac de Marmiesse	54,6	30,5	13,9	2,2
	29	RN164	29 – RN164 - déviation de Châteauneuf du Faou	65	40,8	79,1	0,5
	48	RN88	48 – RN88 – Rocade ouest de Mende	30	8	27	0,3
	62	RN17	62 – RN17 – Vimy-Avion	26,2	104,5	11,6	9,0
	69		69 - Liaison A450/A7	39,5	39,5	14,1	2,8
	33	A630	Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10	148,9	824	87,6	9,4
Total				1 047,3	233,3	4,5	
2019 (prévision actualisée)	43	RN102	43 – RN102 - Déviation d'Arvant	60,1	40,6	20,3	2,0
	68	RN59	68 – RN59 – Déviation de Châtenois	60	205	49,7	4,1
	86	RN147	86 – RN147 – Déviation de Lussac-les-Châteaux	94	56,7	78,1	0,7
	67	A351-RN4	A351-RN4 aménagement multimodal	36	9,9	43,9	0,2
	22	RN164	RN164 - section de Rostrenen	61	86,4	87,8	1,0
	60	RN2	RN2 - déviation de Péroy-les-Gombries	26,2	70,1	12,6	5,6
	76	RN1338	accès Sud du Pont Flaubert	205	326,6	93,6	3,5
Total				795,3	386,0	2,1	
2020 (prévision)	33	RN250 /A660	RN25 /A660 : Desserte du bassin d'Arcachon	48.1 (*)	2390	51,8	46,2
	22	RN164	RN164 - mise à 2x2 voies sur le secteur de Merdrignac	30 (**)	98	28	3,3
	78	RN10	RN10 – requalification à Trappes	95 (***)	-14	107,7	-0,1
	Total				2 474,0	187,5	13,2

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

(2) Le coût d'investissement, différent du coût total de l'opération, est calculé à partir du coût total de l'opération et de la durée estimée des travaux. Il correspond aux dépenses actualisées liées à la construction de l'infrastructure hors taxe. Il tient compte des taux d'actualisation socio-économique 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.

(*) Le coût de l'opération RN25/A660 – desserte du bassin d'Arcachon correspond au coût total de l'opération, qui est financée par les collectivités locales. Seules les études sont cofinancées par l'État.

(**) Le coût d'investissement de l'opération de la RN164 – mise à 2*2 voies sur le secteur de Merdrignac couvre les deux phases de l'opération, à savoir l'aménagement à 2 x 2 voies des sections Est et Ouest de la RN164 au droit de Merdrignac. Le coût total de l'opération affiché dans le tableau correspond au montant inscrit au CPER qui comprend seulement la section Est de cette opération. Le coût total du projet (sections Est et Ouest) est de 60,5 M€ TTC en euros 2015.

(***) Le coût d'investissement de l'opération de la RN10 – requalification à Trappes couvre deux opérations distinctes, à savoir la requalification de la RN 10 dans la traversée de la zone urbanisée de Trappes-en-Yvelines, sous maîtrise d'ouvrage Etat, estimée à 95 M€ TTC (valeur 2020) et l'aménagement de surface du plateau urbain de Trappes-en-Yvelines sous maîtrise d'ouvrage ville pour un montant d'opération estimé à 22 M€TTC (valeur 2020). Le coût total de

l'opération affichée dans le tableau correspond au montant inscrit au CPER qui comprend seulement la requalification de la RN 10.

La prévision actualisée 2019 complète celle du PAP 2019 avec 4 opérations supplémentaires (A351-RN4 aménagement multimodal, RN164 - section de Rostrenen, RN2 - déviation de Péroy-les-Gombries, accès Sud du Pont Flaubert) ayant pu faire l'objet de financements fin 2018, mais l'indicateur d'intérêt socio-économique des opérations routières n'est pas modifié pour autant, la valeur médiane reste à 2 (deux de ces opérations présentent un bénéfice socio-économique supérieur à 2 tandis que les deux autres ont des bénéfices socio-économiques inférieurs à 2).

La programmation budgétaire des autorisations d'engagement en 2019 permet d'envisager en 2020 le lancement de la réalisation de trois opérations pour lesquelles la rentabilité socio-économique peut être calculée.

La prévision 2020 est fixée à 3,3. Celle-ci est légèrement supérieure à la cible.

OBJECTIF

Améliorer la qualité des infrastructures de transports

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

Deux indicateurs sont utilisés :

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

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

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

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

2.2 État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

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

2.2.1. État des structures de chaussées sur le réseau routier national non concédé : ce sous-indicateur mesure la moyenne (en surface) des notes IQRN (« images qualité du réseau routier national »). Il représente l'état du patrimoine routier et donc sa capacité à permettre les déplacements des usagers dans de bonnes conditions.

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

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

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

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

INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	k€ courants par km	1364	1546	1268	1336	1437	<1305
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	k€ courants par km	51,91	54,19	52,65	52,78	55,33	<53,4

Précisions méthodologiques

Source des données : SNCF Réseau

2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération

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

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

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

C'est dans ce contexte que les résultats pour les années 2017 et 2018 ont été mis à jour (cf. détail dans « Justification des prévisions et de la cible »).

Par ailleurs, il est à noter que pour 2020, le périmètre du GOPEQ a changé ne considérant que le réseau structurant où les coûts de régénération sont plus élevés. La cible devrait être revue en conséquence.

2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération

Compte tenu de l'importance du volume de travaux à réaliser et pour limiter la gêne à l'exploitation, la part de travaux réalisés de nuit sur les lignes à fort trafic reste importante (pour mémoire, la réalisation de travaux de jour sur une ligne préalablement fermée à la circulation est moins onéreuse mais elle perturbe par définition davantage l'exploitation).

L'indicateur pour les années 2017 et 2018 a été mis à jour. Il est désormais définitif pour 2017, à 1 364 k€ contre 1334 k€ inscrit dans le PAP 2019. Pour 2018, la dernière actualisation fait apparaître un coût du GOPEQ à 1 546 k€, contre 1 548 k€ inscrit dans le PAP 2019.

S'agissant du coût du GOPEQ 2019, la prévision a été actualisée par rapport à celle présentée dans le PAP 2019, et qui avait été établie conformément au contrat de performance 2017-2026 de SNCF Réseau. L'évolution à la hausse de la prévision 2019 s'explique alors par une augmentation dynamique ces dernières années des coûts de construction (TP01) sur lesquels sont en partie indexés les marchés de travaux de régénération de voie, et par les conséquences de la grève 2018 qui ont désorganisé plusieurs chantiers qui ont été repoussés à 2019.

La hausse du coût du GOPEQ 2020 s'explique principalement par l'absence d'identification à date de chantiers de régénération de la voie ferroviaire sur les lignes UIC(1) 7 à 9 susceptibles d'intégrer le périmètre du calcul du GOPEQ 1 à 9, et pour lesquels le coût unitaire est en moyenne moins élevé que sur le réseau structurant. En effet, les travaux réalisés par SNCF Réseau sur les lignes UIC 7 à 9 sont désormais spécifiques à chaque projet, avec notamment une adaptation du programme de travaux au contexte de chaque ligne et l'intégration systématique de mesures d'optimisation du coût des chantiers (réutilisation de matériau, solutions innovantes de régénération). Dès lors, ces opérations n'intègrent plus le calcul du GOPEQ qui est un coût moyen d'opérations standards de régénération, d'autant plus qu'elles portent généralement sur un périmètre plus large que la seule voie (ouvrage d'art, installations de traction électrique...).

Les prévisions coût du GOPEQ 2020 comportent ainsi uniquement des chantiers sur le périmètre des lignes UIC 1 à 6 et pourraient être comparées au coût du GOPEQ 2019, sur ce même périmètre, estimé à 1 425 k€.

(1) UIC : classification des lignes ferroviaires, classées de 1 (fort trafic) à 9 (faible trafic) par l'Union internationale des chemins de fer.

2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

Une mise à jour de la valeur de réalisation 2018 est nécessaire compte tenu des derniers travaux de comptabilité intervenus après la rédaction du RAP 2018 (54,19 K€ au lieu de 51,33 K€). Cette évolution à la hausse par rapport aux prévisions précédentes s'explique par les événements de grèves du premier semestre 2018 qui ont désorganisé la réalisation de ces opérations d'entretien avec pour conséquence un renchérissement des coûts.

La prévision 2020 fait apparaître une augmentation compte tenu notamment de la prise en compte des estimations provisoires des surcoûts liés à l'abandon du glyphosate. En effet, SNCF Réseau a aujourd'hui recours à l'utilisation de glyphosate pour la maîtrise de la végétation sur une partie des emprises ferroviaires. La perspective à court terme de son interdiction totale, y compris pour un usage ferroviaire, nécessitera la mise en place d'autres méthodes ou l'utilisation d'autres produits pour le traitement de la végétation.

INDICATEUR

État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé (moyenne des notes IQRN)	Note sur 20	16,06	16,05	15,9	15,95	15,9	>17
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	88,3	88,9	89	89	88,5	>87,7
État des voies du réseau ferré national	mm	0,91	0,90	1,02	1,02	1,02	<1,02
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	98,2	96,1	98,0	98,0	98,0	98,0

Précisions méthodologiques

Pour les indicateurs « État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé (moyenne des notes IQRN) » et « État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé », un changement de méthodologie est intervenu lors de la rédaction du PAP 2017. Les valeurs du tableau ci-dessus sont calculées selon cette nouvelle méthodologie (moyenne des surfaces sur les 3 années glissantes N-1, N-2, N-3).

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

Champ : réseau routier national non concédé.

Sources des données : système d'information image qualité du réseau national (IQRN) géré par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) pour le réseau non concédé.

Ce sous-indicateur reflète l'état structurel des chaussées sur le réseau routier national non concédé. La démarche « image qualité des chaussées du réseau routier national (IQRN) », mise en œuvre depuis 1992, permet d'évaluer tous les ans l'état d'environ un tiers du réseau routier national et une évaluation complète du réseau sur trois ans. Cette démarche permet notamment, concernant spécifiquement la structure de la chaussée, de calculer, à partir d'un relevé visuel des dégradations et de catalogues de désordres, une note d'état du patrimoine s'échelonnant de zéro à 20 (20 pour une chaussée parfaite et zéro pour les chaussées les plus dégradées à reconstruire intégralement).

Le sous-indicateur rend compte de l'état moyen (en surface) de l'ensemble des chaussées.

Depuis 2017, est prise comme référence, la note moyenne globale de l'année « N » calculée en moyenne des surfaces sur les 3 années glissantes N-1, N-2 et N-3.

Par ailleurs, un nouvel outil d'auscultation est entré en vigueur en 2018 et une nouvelle méthodologie permettant de déterminer l'indicateur sur l'« État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé » est à ce jour en cours de finalisation.

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

Champ : réseau routier national non concédé.

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

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

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

1 – ouvrages en bon état apparent,

2 – ouvrages ayant des défauts mineurs,

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

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

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

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

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

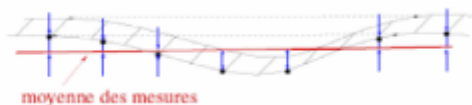
2.2.3 État des voies du réseau ferré national

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).

NL



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

2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

La méthodologie fondée sur une valeur moyenne (appliquée depuis 2017) atténue les fluctuations d'une année sur l'autre. La valeur de l'indicateur montre globalement une stabilité.

En l'état actuel des données, la stabilité de l'indicateur devrait être confirmée sur une période de 3 ans.

Cette tendance peut traduire d'une part les effets de la politique d'entretien qui comprend un entretien préventif des chaussées les plus âgées et d'autre part l'augmentation des dépenses grâce au plan de relance 2015 et 2016 et à la trajectoire impulsée depuis 2017 et se poursuivant dans la programmation du projet de loi sur les mobilités. Les efforts sur l'entretien courant et préventif ainsi que la régénération des chaussées au titre des dégradations affectant leurs structures doivent être poursuivis.

Les valeurs 2019 et 2020 seront retranscrites dans un nouvel indicateur amélioré qui sera proposé en fin d'année 2019 compte tenu de la mise en œuvre depuis 2018 d'un nouvel outil d'auscultation des chaussées et de l'évolution associée de la notation.

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

Comme indiqué dans le RAP 2018, la valeur de cet indicateur augmente à 88,9 % en 2018 (88,3 en 2017) pour la deuxième année depuis 2012. Cela signifie que le patrimoine s'est dégradé moins vite structurellement qu'il n'a été réparé mais la conclusion d'une réelle amélioration devra être confirmée sur une période d'observation de 3 ans.

Compte tenu de la méthodologie apportant un décalage d'un an, la prévision 2019 actualisée correspond à la mise à jour des données des années 2015-2018 soit 89 %. Pour la prévision 2020, compte tenu du vieillissement du patrimoine, une faible baisse de l'indicateur du tiers est attendue de 0,5 point (88,5%).

Même si la surface de ponts considérée comme en « mauvais état » (ouvrages notés 3 et 3U) se maintient, il convient de suivre également l'évolution de la surface des ponts nécessitant un entretien spécialisé pour prévenir des dégradations rapides de leur structure à court terme (ouvrages notés 2E).

Quant à la cible 2020 fixée à 87,7 %, cette valeur correspond à un seuil maximal de 700 000 m² d'ouvrages dégradés à la surface totale du patrimoine telle qu'estimée en 2020 (5,71 Mm² pour 12 500 ponts).

2.2.3 État des voies du réseau ferré national

La diminution du volume des opérations de travaux au cours de l'année 2018, en raison des grèves, ne produit pas à date de dégradation de l'indicateur NL 2019. Il convient tout de même de rester prudent sur la prévision 2020, cet indicateur pouvant présenter une inertie importante.

De plus la politique de régénération des voies sur le réseau structurant n'a pas encore permis un rajeunissement significatif de ce patrimoine.

2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

Voies navigables de France (VNF) conduit un programme important de travaux, principalement sur le réseau à grand gabarit, dans le cadre de sa politique de rénovation destinée à assurer la pérennité du réseau des voies navigables. Ce programme pénalise ponctuellement la navigabilité pendant la durée des chantiers, mais permet d'améliorer la performance du réseau et le service rendu aux usagers.

L'indicateur traduit l'écart entre le nombre de jours réels de navigation et le nombre de jours théoriques de navigation hors chômage.

Le repli constaté du taux de disponibilité en 2018 s'explique par les crues importantes rencontrées en début d'année 2018 mais pour 2019, le réseau n'a pas subi les mêmes avaries. Aussi, la prévision actualisée 2019 reste fixée à 98 %.

La cible 2020 est maintenue également à 98 %.

OBJECTIF mission

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

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

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

3.1 Part modale des transports non routiers

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

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

3.2 Part de marché des grands ports maritimes

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

3.3 Contrôle des transports routiers

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

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

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

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	%	18,2	18	18,7	18,4	18,6	>19,8
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	9,6	9	10,1	9,3	9,5	>10,4
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	1,9	1,9	2,1	2,1	2,2	>2,2
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	%	2,1	2,1	SO	2,8	3,5	>3,5

Précisions méthodologiques

Sources des données : Rapport annuel 2018 (provisoire à la date de la rédaction) de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN), dont l'élaboration repose notamment sur le service de la donnée et des études des statistiques (SDÉS) du Commissariat général du développement durable (CGDD).

Pour l'évaluation de la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail, les données reposent sur l'enquête annuelle de recensement de la population de l'INSEE, citée dans le rapport annuel 2018 de la Commission des comptes des transports de la nation.

Le rapport de la CCTN de l'année N étant publié pendant l'été de l'année N+1, le rythme de recueil et d'élaboration des données statistiques conduit à la production de chiffres provisoires à la date de publication du rapport annuel de performance de l'année N (RAP N). Les chiffres définitifs (consolidés) sont fournis avec le projet annuel de performances de l'année suivante (PAP N+2) et commenté dans le rapport annuel de performance de l'année suivante (RAP N+1).

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

Aussi, à défaut de remontées de la part des gestionnaires d'infrastructures et des grands opérateurs de transport la valeur prévisionnelle sera calculée suivant une courbe ascendante linéaire vers la cible annoncée (+0,7 point/an en partant de 2018).

Révision des données : Le rapport annuel pour l'année 2018 de la CCTN n'est pas encore publié, les données sont issues du rapport provisoire de la CCTN et pourront donner lieu à une révision ultérieure des valeurs dont l'évolution depuis 2017 est produite dans le tableau ci-dessous. Pour l'année 2017, l'écart entre l'estimation du RAP 2017 et les chiffres définitifs du PAP 2019 pour la part modale des transports collectifs voyageurs provient d'un changement de périmètre dans l'élaboration des statistiques de la CCTN, expliqué dans le PAP 2019.

Indicateurs	Réalisation 2017 RAP 2017	Réalisation 2017 PAP 2019	Réalisation 2017 PAP 2020	Réalisation 2018 RAP 2018	Réalisation 2018 PAP 2020
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	20,0	18,2	18,2	17,9	18,0
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	9,7	9,6	9,6	9,0	9,0
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	Sans objet - Nouveauté PAP 2020	Sans objet - Nouveauté PAP 2020	2,1	Sans objet - Nouveauté PAP 2020	2,1

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**3.1.1 Part modale des transports collectifs terrestres dans l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs**

Le rapport pour l'année 2018 n'est pas encore publié mais les premiers résultats montrent que le transport intérieur de voyageurs (hors aérien) exprimé en voyageurs-kilomètres ferait apparaître une part modale des transports collectifs de voyageurs de 18 % en 2018 au lieu de 18,2 % (valeur 2017).

Le transport intérieur (en voyageurs-kilomètres) décroît légèrement (-0,2%) en 2018 par rapport à 2017. Ceci résulte d'une stabilité du transport individuel et d'une baisse de 1,1 % des trafics en transports collectifs. Cette baisse est notamment attribuable au transport ferroviaire (-3,3%), fortement impacté par les grèves à la SNCF qui se sont déroulées au second trimestre 2018. Les trafics des transports collectifs urbains sont en légère augmentation (+0,7%), de même que le transport par autocar (+0,2%), qui est porté par les services réguliers librement organisés (+19,2%).

Afin de tenir compte de la baisse constatée en ce début d'année, la part modale des transports collectifs pourrait atteindre 18,4 % en 2019 au lieu des 18,7 % initialement envisagés. Le dynamisme du trafic TGV observé depuis quelques mois et l'ouverture à la concurrence des trafics TER à partir de décembre 2019 devraient porter cette part modale à 18,6 % en 2020.

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

La croissance du transport de marchandises a ralenti au cours de l'année 2018, avec une évolution des trafics de 2,2 % contre 6,1 % en 2017. Cette croissance est exclusivement le fait du transport routier (+2,9%), avec une hausse des trafics qui profite davantage au pavillon français (+3,9%) qu'au pavillon étranger (2,7%).

Les trafics des modes ferroviaire et fluvial sont en baisse, respectivement de 4,2 % et 0,2 %. Le fret ferroviaire est fortement pénalisé par les grèves à la SNCF du second trimestre 2018.

En matière de parts modales, la part modale du fret fluvial reste stable à 1,9 % tandis que la part modale du fret ferroviaire passe de 9,6 % en 2017 à 9 % en 2018.

Les derniers chiffres trimestriels disponibles montrent que les trafics du fret ferroviaire n'ont toujours pas retrouvé leurs niveaux d'avant les grèves. La reprise du trafic sera donc progressive et les prévisions de parts modales sont de 9,3 % en 2019 et 9,5 % en 2020.

S'agissant du fret fluvial, le fort dynamisme observé au cours des premiers mois de cette année devrait porter sa part modale à 2,1 % en 2019, ce qui rend atteignable la cible de 2,2 % en 2020.

3.1.4 Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail

Le plan Vélo a pour objectif de tripler d'ici 2024 la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien, en passant de 3 à 9 %.

La transcription de cette volonté au périmètre des trajets domicile-travail permet d'envisager une cible de 6,3% à horizon 2024. Ceci en triplant la dernière valeur connue (2,1% en 2018). Dans le respect de cette évolution, la cible 2020 et la prévision sont fixées à 3,5 %.

INDICATEUR

Part de marché des grands ports maritimes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
% du trafic total	%	13,2	13,3	13,1	13,3	13,3	>13,8
% du trafic conteneurisé	%	6,8	6,5	6,7	6,5	6,5	>6,8

Précisions méthodologiques

Sources

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

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

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

Méthodologie

- Les parts de marchés sont exprimées en pourcentage concrétisant les parts de tonnage de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées annuellement dans chacun des grands ports maritimes métropolitains français par rapport aux 32 ports européens pris pour référence (25 ports européens auxquels s'ajoutent 7 ports français (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Bordeaux, La Rochelle, Saint Nazaire et Marseille)).
- La réalisation de l'année N est susceptible d'évoluer jusqu'à la fin de l'année N+1 et parfois au-delà.
- L'estimation des trafics d'un port pour une année non révolue est calculée avec les trafics de la dernière année pour laquelle les trafics sont publiés, et des projections de croissance du PIB du pays du port concerné établies par la Commission européenne ou le FMI.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La réalisation 2018 définitive pour les ports français est à 13,3 % de la part de marché dans le trafic total et 6,5 % de la part de marché pour le trafic conteneurisé.

La légère baisse de la part de marché du trafic conteneurisé par rapport à 2017 (6,8%) s'explique par une croissance française moins importante que celle des ports européens.

En effet, en France en 2018 le trafic de conteneurs, mesuré par le nombre d'EVP (équivalent vingt pieds), a progressé très légèrement de 1,2 % avec un total d'un peu plus de 4.998.000 EVP. Le GPM du Havre a traité 2.865.884 EVP, soit 7.329 EVP de plus qu'en 2017 (+0,3%). Le GPM de Marseille gagne environ 45.180 EVP soit +3,3 % pour un trafic 2018 à 1.407.387 EVP. Le trafic de conteneurs au GPM de Dunkerque atteint presque 422.000 EVP soit une progression +13 % avec 48.554 EVP. Par ailleurs, pour l'ensemble des ports européens le nombre d'EVP a progressé d'environ 4,3 %, porté par les progressions des ports de Rotterdam, Anvers, Barcelone, et Trieste avec respectivement +5,7 %, +5,3 %, +17 % et +17,7 %.

Les prévisions de 2019 et 2020 ont été calculées à partir des trafics de 2018 et des prévisions de croissance du PIB de chaque pays concerné publiées par la Commission européenne dans ses traditionnelles « Prévisions d'été » du 10 juillet 2018. La Commission européenne s'attendait à cette date à une croissance du PIB de 1,2 % en 2019 et de 1,4 % en 2020 des pays de la zone euro.

Ainsi, les prévisions relatives aux parts de marché 2019 et 2020 des trafics des ports français sont identiques à celles de 2018. En 2019 et 2020, les trafics portuaires des GPM métropolitains devraient augmenter moins vite que le marché européen des trafics portuaires. Ainsi, comme en 2018 une cible stable reste privilégiée à ce stade.

Les cibles 2020 fixées à 13,8 % et 6,8 % restent inchangées pour le trafic total et celui du conteneurisé, mais elles semblent aujourd'hui de moins en moins atteignables en raison notamment du Brexit.

INDICATEUR

Contrôle des transports routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Intensité des contrôles des entreprises du transport routier de marchandises	%	9,5	7	10,5	9	10	11
Nombre de véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs en infraction rapporté au nombre de véhicules contrôlés en bord de route	%	18,5	19,5	18	19	19	19

Précisions méthodologiques

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

3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandise

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandise

Les résultats consolidés pour 2018 concernant les contrôles en entreprises sont de 7 % (au lieu de 9 %). Cette baisse qui impactera aussi 2019 a priori, résulte pour l'essentiel de la diminution des contrôles en entreprises liée au mouvement des gilets jaunes. Les contrôles en entreprises s'étalant en général sur plusieurs semaines, un certain nombre ont dû être classés sans suites.

La prévision des entreprises françaises contrôlées est fixée à 9 % en 2019 et 10 % en 2020. Cette évolution des prévisions prend en compte l'évolution des contrôles réalisés par les contrôleurs des transports terrestres. En effet, ceux-ci doivent également réaliser des contrôles dans les entreprises de transport public particulier de personnes, VTC en particulier, non comptabilisés dans ces chiffres. En outre, le contrôle d'une entreprise est de plus en plus complexe et les contrôles prennent de plus en plus de temps. Il convient de souligner que le contrôle en entreprises bénéficie de la coordination entre les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs du travail. Cette collaboration performante permet notamment un ciblage de plus en plus fin des entreprises à contrôler pour une plus grande efficacité. Enfin les obligations européennes en matière de contrôles en entreprise sont réparties entre le ministère du travail et le ministère chargé des transports (DREAL), chacun assurant la moitié des obligations françaises en matière de contrôles des journées de travail des conducteurs du transport routier afin d'établir le rapport biennal à la commission européenne relatif à l'application de la réglementation sociale européenne. Le ministère du travail et le ministère chargé des transports sont engagés en matière de contrôle dans le cadre du protocole « Transports routiers », partie au protocole général de coopération entre le ministère chargé du travail et le ministère chargé des transports.

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

En ce qui concerne les prévisions 2019 et 2020 de contrôle de véhicules en infraction en circulation, elles sont fixées à 19 %, au niveau de la cible 2020. La recherche de véhicules en infraction est soutenue par l'amélioration du ciblage des véhicules assortie des orientations en matière de contrôle qui visent au renforcement des contrôles sur les quais de chargement et déchargement, permettant de concentrer sur un espace réduit le contrôle de nombreux véhicules de transport routier.

S'agissant du ciblage et de la recherche de fraudes, les contrôleurs des transports ont été dotés d'équipements de contrôle performants qui apportent une aide au contrôle notable dans la recherche de fraudes aux appareils électroniques (tachygraphe, limiteur de vitesse, dispositifs anti-pollution...).

De même, depuis le 15 juin 2019, les tachygraphes de nouvelle génération sont installés dans les véhicules lourds mis en circulation. Ces nouveaux tachygraphes sont équipés d'un dispositif de géolocalisation qui doit permettre d'affiner encore davantage l'analyse des données des tachygraphes pour mettre en exergue les fraudes potentielles.

Enfin, les contrôleurs des transports terrestres auront accès d'ici fin 2019 aux fichiers du permis de conduire et des immatriculations du ministère de l'intérieur, permettant une efficacité renforcée dans l'identification des infractions. Ils seront également équipés d'outils de verbalisation électronique, qui devraient engendrer des gains de temps par véhicule contrôlé.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	608 000 000
04 – Routes - Entretien	171 765 473	112 830 230	3 034 108	287 629 811	566 400 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 398 342 161	2 398 342 161	877 000 000
42 – Voies navigables	250 466 098	0	0	250 466 098	1 400 000
43 – Ports	400 000	0	100 561 836	100 961 836	32 350 000
44 – Transports collectifs	0	0	22 551 745	22 551 745	190 000 000
45 – Transports combinés	0	0	27 109 039	27 109 039	21 000 000
47 – Fonctions support	29 397 167	0	0	29 397 167	1 850 000
50 – Transport routier	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831	0
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	40 000 000
52 – Transport aérien	4 700 000	16 412 000	15 880 000	36 992 000	0
Total	458 028 738	131 617 952	2 569 444 998	3 159 091 688	2 338 000 000

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	671 175 586
04 – Routes - Entretien	183 046 507	118 330 230	3 034 108	304 410 845	566 400 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 399 742 161	2 399 742 161	906 201 163
42 – Voies navigables	250 466 098	0	0	250 466 098	1 800 000
43 – Ports	400 000	0	100 561 836	100 961 836	43 569 730
44 – Transports collectifs	0	0	22 551 745	22 551 745	311 726 843
45 – Transports combinés	0	0	32 109 039	32 109 039	6 000 000
47 – Fonctions support	29 397 167	0	0	29 397 167	1 850 000
50 – Transport routier	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831	0
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	176 870	176 870	40 000 000
52 – Transport aérien	4 850 000	10 000 000	23 400 000	38 250 000	0
Total	469 459 772	130 705 952	2 583 541 868	3 183 707 592	2 548 723 322

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2019 / 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 pour 2019	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	586 750 000
04 – Routes - Entretien	213 348 489	119 400 000	3 200 000	335 948 489	516 048 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 420 235 588	2 420 235 588	584 000 000
42 – Voies navigables	251 466 098	0	0	251 466 098	1 400 000
43 – Ports	400 000	0	99 374 836	99 774 836	32 350 000
44 – Transports collectifs	0	0	152 437 602	152 437 602	240 000 000
45 – Transports combinés	0	0	27 109 039	27 109 039	58 000 000
47 – Fonctions support	18 297 176	0	0	18 297 176	1 850 000
50 – Transport routier	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831	0
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	32 000 000
52 – Transport aérien	3 700 000	8 600 000	42 390 000	54 690 000	0
Total	488 511 763	130 375 722	2 746 713 174	3 365 600 659	2 052 398 000

2019 / 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 pour 2019	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	589 033 865
04 – Routes - Entretien	189 809 700	124 800 000	3 200 000	317 809 700	516 048 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 421 195 588	2 421 195 588	613 420 806
42 – Voies navigables	251 466 098	0	0	251 466 098	1 400 000
43 – Ports	400 000	0	99 374 836	99 774 836	31 620 647
44 – Transports collectifs	0	0	12 437 602	12 437 602	280 221 054
45 – Transports combinés	0	0	32 109 039	32 109 039	6 250 000
47 – Fonctions support	18 297 176	0	0	18 297 176	1 850 000
50 – Transport routier	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831	0
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	32 000 000
52 – Transport aérien	4 700 000	6 100 000	24 107 000	34 907 000	0
Total	465 972 974	133 275 722	2 594 390 174	3 193 638 870	2 071 844 372

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	488 511 763	458 028 738	16 850 000	465 972 974	469 459 772	16 850 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	237 045 665	196 162 640	16 850 000	214 506 876	207 593 674	16 850 000
Subventions pour charges de service public	251 466 098	261 866 098	0	251 466 098	261 866 098	0
Titre 5 – Dépenses d'investissement	130 375 722	131 617 952	1 160 800 000	133 275 722	130 705 952	1 212 526 091
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	130 375 722	131 617 952	1 160 800 000	133 275 722	130 705 952	1 212 526 091
Titre 6 – Dépenses d'intervention	2 746 713 174	2 569 444 998	1 160 350 000	2 594 390 174	2 583 541 868	1 319 347 231
Transferts aux entreprises	2 599 252 229	2 562 177 945	1 160 350 000	2 586 929 229	2 576 274 815	1 307 497 736
Transferts aux collectivités territoriales	4 950 000	4 784 108	0	4 950 000	4 784 108	11 849 495
Transferts aux autres collectivités	142 510 945	2 482 945	0	2 510 945	2 482 945	0
Total	3 365 600 659	3 159 091 688	2 338 000 000	3 193 638 870	3 183 707 592	2 548 723 322

DÉPENSES FISCALES

Avertissement

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

Les chiffrages présentés pour 2020 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2020. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2020 est, pour sa part, présenté dans les tomes I et II de l'annexe « Évaluation des Voies et Moyens ».

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

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

Le « Coût total des dépenses fiscales » constitue une somme de dépenses fiscales dont les niveaux de fiabilité peuvent ne pas être identiques (cf. caractéristique « Fiabilité » indiquée pour chaque dépense fiscale). Il ne prend pas en compte les dispositifs inférieurs à 0,5 million d'euros (« ε »). 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 (12)

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2018	Chiffrage 2019	Chiffrage 2020
800404	<p>Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant des véhicules de transport public collectif de voyageurs</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : 1672 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2001 - Dernière modification : 2013 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes "Non codifié" : 265 octies</i></p>	168	219	219
820204	<p>Tarif réduit pour l'électricité consommée par les transports collectifs ferroviaires et routiers (train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable et électrique, trolleybus)</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2015 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes "Non codifié" : 266 quinquies C-8-C-c</i></p>	198	198	198
800103	<p>Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : 26320 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1982 - Dernière modification : 2007 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes "Non codifié" : 265 sexies</i></p>	45	58	58
800117	<p>Exonération de la taxe intérieure de consommation pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour le transport de marchandises sur les voies navigables intérieures.</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (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 des douanes "Non codifié" : 265 bis 1 e</i></p>	45	45	48
800119	<p>Exonération de taxe intérieure de consommation pour les carburants destinés aux moteurs d'avions et de navires lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de la construction, du développement, de la mise au point, des essais ou de l'entretien des aéronefs et navires et de leurs moteurs</p> <p>Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution</i></p>	27	27	27

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2018	Chiffrage 2019	Chiffrage 2020
	<i>de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2017 - Dernière modification : 2017 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 265 bis 2</i>			
820205	Tarif réduit pour la consommation d'électricité par les exploitants d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, dont la consommation totale d'électricité est strictement supérieure à 222 wattheures par euro de valeur ajoutée, pour les besoins de cette exploitation Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes "Non codifié" : 266 quinquies 8 C f</i>	-	5	5
800118	Exonération de taxe intérieure de consommation pour les produits suivants à usage combustible : gaz de houille, gaz à l'eau, gaz pauvre et gaz similaires, biogaz Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes "Non codifié" : 266 quinquies-7</i>	nc	nc	nc
800217	Tarif réduit de taxe intérieure de consommation du gaz naturel utilisé dans les véhicules routiers (GNV) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2017 - Dernière modification : 2017 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 265 -1 - tableau B 1° (indice 36)</i>	nc	nc	nc
230510	Exonération des plus-values de cession de bateaux affectés au transport fluvial de marchandises Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2018 : (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>	€	€	€
800209	Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour le gazole utilisé pour les engins à l'arrêt équipant les véhicules de transport de marchandises et les véhicules à usages spéciaux (dépanneuses, camions-grues...) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2018 : 3 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2007 - Dernière modification : 2009 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes "Non codifié" : 265 B-1 (troisième alinéa)</i>	€	€	€
800214	Tarif réduit de taxe intérieure sur la consommation pour le carburant ED95, carburant diesel comportant entre 90 % et 95 % d'éthanol Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes "Non codifié" : 265-1-tableau B-1° (indice 56)</i>	€	€	€
800403	Remboursement d'une fraction de taxe intérieure de consommation sur le gazole utilisé par certains véhicules routiers Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2018 : 27885 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1999 - Dernière modification : 2014 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes "Non codifié" : 265 septies</i>	1 143	1 553	nc
Total		1 626	2 105	555

■ 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 2018	Chiffrage 2019	Chiffrage 2020
120113	<p>Exonération partielle de la prise en charge par l'employeur, une collectivité territoriale ou Pôle emploi, des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail</p> <p>Traitements, salaires, pensions et rentes viagères</p> <p><i>Bénéficiaires 2018 : (nombre non déterminé) Menages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1948 - Dernière modification : 2018 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 81-19° ter</i></p>	145	145	145
Total		145	145	145

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	0	0
04 – Routes - Entretien	0	287 629 811	287 629 811	0	304 410 845	304 410 845
41 – Ferroviaire	0	2 398 342 161	2 398 342 161	0	2 399 742 161	2 399 742 161
42 – Voies navigables	0	250 466 098	250 466 098	0	250 466 098	250 466 098
43 – Ports	0	100 961 836	100 961 836	0	100 961 836	100 961 836
44 – Transports collectifs	0	22 551 745	22 551 745	0	22 551 745	22 551 745
45 – Transports combinés	0	27 109 039	27 109 039	0	32 109 039	32 109 039
47 – Fonctions support	0	29 397 167	29 397 167	0	29 397 167	29 397 167
50 – Transport routier	0	5 641 831	5 641 831	0	5 641 831	5 641 831
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	176 870	176 870
52 – Transport aérien	0	36 992 000	36 992 000	0	38 250 000	38 250 000
Total	0	3 159 091 688	3 159 091 688	0	3 183 707 592	3 183 707 592

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

La seule évolution dans le cadre du PLF 2020 du programme 203 concerne la budgétisation du financement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER).

Actuellement financée par deux taxes affectées que sont le droit fixe dû par les entreprises ferroviaires et la taxe pour frais de contrôle due par les sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA), l'ARAFER va percevoir de la part du programme 203 en 2020 une subvention d'un montant égal au plafond de taxes autorisé pour 2019, soit 11,4 M€. Ce changement dans le mode de financement correspond donc à une mesure de transfert entrant sur le programme de 11,4 M€. Cette subvention fera l'objet d'une nouvelle sous-action dédiée (47-04).

En parallèle, le droit fixe dû par les entreprises ferroviaires a vocation à être supprimé au titre des taxes à faible rendement dans le cadre du PLF 2020. Le produit de la taxe payée par les SCA sera reversé quant à lui au budget général.

MODIFICATIONS DE MAQUETTE

L'unique modification de maquette est l'ajout d'une nouvelle sous-action 47-04 sur le programme 203 destinée à supporter la dépense de subvention de fonctionnement versée à l'ARAFER suite à sa budgétisation.

TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants								

TRANSFERTS EN ETPT

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants			
Transferts sortants			

Actuellement financée par deux taxes affectées que sont le droit fixe dû par les entreprises ferroviaires et la taxe pour frais de contrôle due par les sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA), l'ARAFER va percevoir de la part du programme 203 en 2020 une subvention d'un montant égal au plafond de taxes autorisé pour 2019, soit 11,4 M€. Ce changement dans le mode de financement correspond donc à une mesure de transfert entrant sur le programme de 11,4 M€. Cette subvention fera l'objet d'une nouvelle sous-action dédiée (47-04).

En parallèle, le droit fixe dû par les entreprises ferroviaires a vocation à être supprimé au titre des taxes à faible rendement dans le cadre du PLF 2020. Le produit de la taxe payée par les SCA sera reversé quant à lui au budget général.

MESURES DE PÉRIMÈTRE

COÛTS SYNTHÉTIQUES

INDICATEURS IMMOBILIERS

RATIO D'EFFICIENCE BUREAUTIQUE

DÉPENSES PLURIANNUELLES

GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

MARCHÉS DE PARTENARIAT

MARCHÉ DE PARTENARIAT / ROCADE L2 À MARSEILLE

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

La rocade L2 doit notamment répondre aux besoins suivants :

- reconquérir les voiries du centre-ville en les allégeant du trafic automobile et de la pollution. La L2 participera également au soulagement du trafic sur les sections terminales des autoroutes A7 et A50, en limitant leur fonction à l'accès au centre-ville ;
- améliorer la qualité de vie des habitants des quartiers traversés notamment en supprimant l'effet de coupure de l'avenue Allende existante, en atténuant les nuisances (bruit, pollution) et en développant des modes doux de circulation ;
- permettre le développement de modes de transports collectifs dans les secteurs traversés et, éventuellement à terme, sur le tracé même de la L2 en préservant la possibilité d'affecter une voie réservée aux bus.

Périmètre du projet et son état d'avancement

Le ministère a conclu le 7 octobre 2013 le contrat de partenariat avec le groupement constitué de Bouygues Travaux Publics, Bouygues Travaux Publics Région France, DTP Terrassement, Bouygues Énergies & Services, Colas Midi Méditerranée, Spie Batignolles, Egis Projects, Egis Investment Partners, CDC Infrastructure, Meridiam Infrastructure Finance II.

Ce groupement a constitué la « Société de la 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.

La section Est a été mise à disposition le 24 novembre 2016 pour une mise en service le 29 novembre 2016. La section Nord a été mise à disposition le 13 août 2018. L'ensemble de l'infrastructure est en service depuis le 25 octobre 2018. Une grande partie des aménagements de surface a été remise aux collectivités territoriales. Les travaux d'insertion urbaine vont encore se poursuivre sur l'ensemble de l'année 2019 et en début 2020. Ces travaux vont également permettre une meilleure isolation des façades à proximité de la L2 Nord et une insertion paysagère de l'infrastructure.

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

Les paiements correspondants sont effectués :

- i) en période de construction, par les collectivités territoriales qui versent l'intégralité de leur part (coûts+indexation) et par l'État pour le montant correspondant à la seule indexation de la part d'investissement lui revenant ;

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

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

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

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

Objectifs de performance assignés au partenaire privé

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

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

(en millions d'euros)

Autorisations d'engagement Crédits de paiement	Années antérieures	2018	2019	2020	2021	2022 et années postérieures	Total
Investissement	230,5	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	232,3
	16,7	4,7	6,9	6,8	5,2	176,1	216,4
Fonctionnement	3,7	7,0	9,3	9,9	10,2	413,9	454,0
	3,7	7,0	9,3	9,9	10,2	413,9	454,0
Financement	3,0	13,9	13,4	12,7	12,7	170,8	226,5
	3,0	13,9	13,4	12,7	12,7	170,8	226,5

L'échéancier ci-dessus a été mis à jour en tenant compte de l'évolution favorable pour l'Etat des indices entre 2013 et 2018 puis de l'évolution des indices entre 2018 et 2019.

Les dépenses pour 2018 et les années antérieures ont été différentes des prévisions du fait du retard constaté pour la mise à disposition de la L2 Est, la mise à disposition de la L2 Nord (certaines dépenses envisagées en 2018 ayant notamment été reportées), de l'évolution favorable à l'Etat des indices permettant le calcul du montant indexé des concours publics, de la commande de prestations complémentaires non comprises dans le prix du contrat de partenariat initial (dépenses d'investissement), et d'une estimation initiale des coûts de fonctionnement supérieure à ce qui a été constaté.

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

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

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

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

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

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

Périmètre du projet et son état d'avancement

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

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

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

Par un jugement du 6 novembre 2014, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a considéré que la décision de signer le contrat de partenariat était illégale et a enjoint à l'État de résilier le contrat pour le 1er juillet 2015. Un recours en appel et une demande de sursis à exécution ont été déposés par le ministère le 6 janvier 2015. Par un jugement en date du 18 juin 2015, la cour administrative d'appel (CAA) de Versailles a accordé à l'État le sursis à exécution. La clôture de l'instruction du contentieux a été fixée par la CAA de Versailles au 15 juillet 2016. Faisant suite à l'audience du 25 janvier 2018, la CAA de Versailles a rendu son arrêt le 22 février 2018. Cet arrêt annule la décision de signature du contrat de partenariat mais rejette les conclusions visant à enjoindre l'État à résilier le contrat. Le risque d'indemnisation est ainsi écarté.

Objectifs de performance assignés au partenaire privé

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

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

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

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

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

En tenant compte de l'ensemble des éléments précités qui ont une incidence sur la part fonctionnement, la redevance totale pour 2020 se monte à 25,6 M€ TTC.

Le montant prévisionnel total des redevances 2019-2021 à payer s'établit à 25,5 M€ par an en moyenne. Sur cette base, la répartition entre les trois postes de dépenses est de l'ordre au global de 22 % pour l'investissement, 46 % pour le fonctionnement et 32 % pour le financement.

(en millions d'euros)

Autorisations d'engagement Crédits de paiement	Années antérieures	2018	2019	2020	2021	2022 et années postérieures	Total
Investissement	216,0 53,2	0,0 6,5	0,0 5,4	0,0 5,2	0,0 6,2	0,0 138,2	216,0 214,7
Fonctionnement	54,9 54,9	10,3 10,3	11,8 11,8	12,2 12,2	11,5 11,5	320,3 320,3	421,0 421,0
Financement	58,9 58,9	8,0 8,0	8,1 8,1	8,2 8,2	8,0 8,0	86,3 86,3	177,5 177,5

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération CPER 2007-2014

Action / Opérateur	CPER 2007-2014 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
--------------------	--	---------------------------	---------------------------	------------------------	-----------------------	---

CPER 2007-2014

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	CPER 2015-2020 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
01- Routes - Développement	3 166 884 167	282 700 000	289 000 000	318 000 000	347 000 000	2 153 700 000
41- Ferroviaire	2 098 585 000	180 000 000	156 000 000	180 000 000	209 400 000	1 240 000 000
42- Voies navigables	2 134 716		1 000 000			
43- Ports	323 358 185	28 200 000	31 000 000	30 000 000	39 600 000	230 900 000
44- Transports collectifs	1 426 675 000	280 000 000	204 000 000	190 000 000	302 000 000	426 300 000
CPER 2015-2020	7 017 637 068	770 900 000	681 000 000	718 000 000	898 000 000	4 050 900 000

Total des crédits de paiement pour ce programme

CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
898 000 000	4 050 900 000

Exécution finale des contrats de projets 2007-2013

En termes de crédits de paiement, le montant total national restant à payer au titre des engagements de l'État s'élève à 469,22 M€ au 1er janvier 2019 sur un montant total national de 2 787,17 M€ (soit environ 16,8% des montants engagés au titre des crédits transports).

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

Les 27 contrats de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 métropolitains et d'outre-mer ainsi que les deux contrats interrégionaux (CPIER) Vallée de la Seine et Plan Rhône comprenant un volet Mobilité multimodale ont été signés en 2015. Ils définissent les ressources que l'État, les régions et les autres éventuels cofinanceurs (départements, communauté d'agglomération, opérateurs – VNF, SNCF Réseau, Grands Ports Maritimes...) envisagent de mobiliser sur les opérations routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, les circulations douces (véloroutes, voies vertes) ainsi que, spécifiquement à la région Île-de-France, celles relatives aux transports collectifs s'inscrivant dans le cadre du Nouveau Grand Paris. Par rapport à l'ancienne génération de contrats 2007-2013, prolongés en 2014, les opérations routières ont donc été réintégrées dans les contrats de plan. Le financement de ces contrats, de même que les moyens de paiement couvrant les contrats de plan antérieurs, n'apparaissent pas dans les crédits prévus en loi de finances initiale, car ces crédits proviennent exclusivement de fonds de concours de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) versés au programme 203.

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

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

Après processus de revoyure réalisé de 2016 à 2017, les montants État inscrits aux contrats de plan pour le volet mobilité multimodale (CPER et CPIER Vallée de la Seine et Plan Rhône), avenants inclus, s'élèvent, tous modes confondus, à 7 017,6 M€. Ces montants tiennent compte pour l'outre-mer des montants des contrats exécutés jusqu'au 31/12/2018 pour la part Etat (hors VNF). S'ajoutent 277,9 M€ de crédits VNF au titre des aménagements fluviaux (CPER et CPIER), dans le seul périmètre du programme 203, hors tourisme fluvial. La répartition selon les modes est la suivante :

- volet routier : 3 166,9 M€
- volet ferroviaire : 2 098,6 M€
- volet portuaire : 323,4 M€
- volet fluvial : 2,1 M€ (État – non compris VNF pour 277,9 M€)
- volet transports collectifs (Île-de-France) : 1 412,1 M€
- volet circulations douces et mobilités actives : 14,6 M€

Tous financeurs confondus, État, régions, départements, autres collectivités, opérateurs et agences de l'Etat (VNF, SNCF Réseau), et hors crédits européens, ce sont près de 24 Md€ qui sont consacrés au volet transport des contrats de plan Etat –régions 2015-2020 dont plus de 700 M€ au titre des deux CPIER Vallée de la Seine et Plan Rhône.

Il convient de noter que les ressources dédiées aux modes alternatifs à la route, tous cofinanceurs confondus, représentent plus de 75 % des crédits transports, sachant que les ressources au titre des transports collectifs en Île-de-France représentent à eux seuls plus de 7,6 Md€, soit le tiers des crédits tous cofinanceurs, tous modes, au niveau national concrétisant l'effort majeur engagé sur la région francilienne dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

Exécution des CPER et CPIER 2015-2020 au 31 décembre 2018

Fin 2018, pour l'ensemble des contrats Etat-Région et des CPIER Vallée de la Seine, le taux national d'exécution en autorisation d'engagement (AE) est de 40 %. Par mode, le taux d'avancement du volet ferroviaire est de 39 % et celui du volet routier de 34 %, ceux des volets portuaire et transports collectifs en Ile-de-France s'établissant respectivement à 44 % et 53 %.

Programmation prévisionnelle 2019

Dans le cadre du budget 2019 de l'AFITF, un montant total de 793 M€ de crédits État en autorisations d'engagement est prévu d'être mobilisé pour la cinquième année de mise en œuvre des CPER 2015-2020 et la première année des contrats de convergence dont environ 298 M€ au titre des routes, 180 M€ pour le fer, 280 M€ pour les transports collectifs d'Île-de-France et les circulations douces (véloroutes, voies vertes...), 35 M€ pour les ports. Le taux prévisionnel d'avancement fin 2019 serait alors de près de 50 %. Les ressources disponibles en termes de programmation 2019 correspondent au total de la ligne CPER du budget 2019 de l'AFITF et des reports de 2018 en 2019.

Evolution de la contractualisation en Outre-mer en 2019

La loi n° 2017-256 du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer et portant autres dispositions en matière sociale et économique institue les plans et les contrats de convergence comme instruments de sa mise en œuvre. Les plans constituent des outils de planification à long terme, sur 10 à 20 ans, les contrats de convergence étant les outils de contractualisation et de programmation. À partir du 1^{er} janvier 2019, les contrats de convergence ont vocation à se substituer aux contrats Etat-région en outre-mer pour La Guadeloupe, la Martinique, Mayotte, La Réunion et La Guyane ainsi qu'aux contrats de développements (Saint-Pierre et Miquelon, Wallis et Futuna, Polynésie française).

Action / Opérateur	Contrat de convergence 2019-2022	AE engagées	CP réalisés
	(rappel du montant contractualisé)	au 31/12/2019	au 31/12/2019
01 – Routes - Développement	181 610 000	15 300 000	765 000
42 – Voies navigables	1 350 000	540 000	27 000
43 – Ports	44 320 000	6 500 000	325 000
44 – Transports collectifs	100 000	0	0
52 – Transport aérien	300 000	0	0
Total	227 680 000	22 340 000	1 117 000

Il est prévu le transfert du contrat de convergence Guyane vers le programme 162 "Interventions territoriales de l'Etat" (PITE) au 1^{er} janvier 2020. Une nouvelle organisation territoriale de l'Etat se met en place en Guyane avec cinq nouveaux services déconcentrés auprès du Préfet. Ils auront en charge : la coordination et l'animation territoriale, les sécurités, les territoires, les populations et la gestion des moyens et ressources de l'Etat. Ils vont se substituer aux services de la Préfecture, au secrétariat aux affaires régionales et à six services déconcentrés, parmi lesquels la DEAL, la DAF, la DIECTE ou encore la DJSCS. La mutualisation des fonctions support est étendue à de nouveaux services (ARS notamment).

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2019

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 (RAP 2018)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018	AE LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019
3 716 454 520	0	6 175 927 442	5 397 104 732	4 550 000 000

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP au-delà 2022
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019	CP demandés sur AE antérieures à 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE antérieures à 2020
4 550 000 000	40 761 904 1 435 489 989	1 000 000 000	1 000 000 000	1 073 748 107
AE nouvelles pour 2020 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020
3 159 091 688 2 338 000 000	3 142 945 688 1 113 233 333	450 000 000	450 000 000	340 912 667
Totaux	5 732 430 914	1 450 000 000	1 450 000 000	1 414 660 774

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2020

CP 2020 demandés sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2021 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020
77.4%	8.2%	8.2%	6.2%

Les restes à payer sont évalués à 4,55 Md€ au 31 décembre 2018 en augmentation de 0,8 Md€ par rapport à fin 2018 (3,7 Md€).

Le montant des restes à payer du programme semble important en valeur mais ce montant élevé est normal dans la mesure où le programme 203 finance un nombre important d'opérations d'investissement dans les infrastructures dont les paiements s'échelonnent sur plusieurs exercices.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 0,0%**Routes - Développement**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	0	0	608 000 000
Crédits de paiement	0	0	0	671 175 586

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

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

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

Dans le cadre d'une nouvelle logique multimodale et intégrée de développement des infrastructures de transport, l'objectif fixé à l'État est désormais de limiter l'augmentation de la capacité du réseau routier au traitement des points de congestion chronique, des problèmes de sécurité ou des besoins de dessertes des territoires et des grands pôles économiques, ainsi que d'amélioration de la qualité de la vie (protection contre les nuisances sonores, etc.).

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

Les opérations de développement du réseau relèvent quant à elles de modalités de financement spécifiques définies au cas par cas sur la base d'une analyse socio-économique, technique et juridique, intégrant des considérations d'aménagement du territoire. Cette analyse peut conduire à un financement par des crédits publics, en provenance de l'État ou de collectivités locales, ou à un financement mixte associant crédits publics et financements privés (concession, contrat de partenariat). C'est par exemple le cas du contrat de partenariat de la rocade L2 à Marseille qui est en cours d'exécution.

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

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

FONDS DE CONCOURS

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

L'AFITF devrait contribuer à hauteur de 368 M€ en AE et à 421,2 M€ en CP à la modernisation et au développement des infrastructures routières.

Les participations versées par les collectivités territoriales à l'État, au titre des opérations cofinancées, sont évaluées à 240 M€ en AE et 250 M€ en CP ; soit un total attendu de financement à hauteur de 608 M€ en AE et 671,2 M€ en CP. Ces crédits permettront avant tout de poursuivre le financement des opérations en cours et le cas échéant d'engager, dans la limite des crédits alloués, de nouvelles opérations de modernisation dans le domaine routier inscrites au volet mobilité des contrats de plan État – région (CPER 2015-2020) ou au programme spécifique d'aménagement de la route centre Europe Atlantique dans la région Bourgogne. Ces moyens permettront également de continuer à financer le contrat de partenariat de la rocade L2 à Marseille (L2).

Principales mises en service en 2019 :

Voie	Libellé opération	Longueur (Km)	Montant (valeur février 2014)	Montant (M€ courants)
RN2	Déviations de Vaumoise	2,8	23	20,57
RN2	Déviations de Gondreville	4,2	27,1	25,1
RN 7	Déviations de Villeneuve sur Allier	6,9	52	56
RN19	Déviations de Boissy Saint-Léger	4,88	251,9	218,55
RN10	Reignac Chevanceaux	11,2	67	61,5

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

Principales opérations susceptibles d'être mises en service en 2020

Voie	Libellé de l'opération	Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014
RN17	Mise à 2X2 voies de la RN17 sur la section Vimy-Avion	30
R141	RN141 – La Vigerie – Villesèche	33
RN4	Mise à 2X2 voies de la RN4 sur la section Saint-Georges – Héming	41
RN353	Rocade sud de Strasbourg – Seconde phase	75

Principales opérations en cours de travaux ou susceptibles d'être lancées[1] en 2020

Voie	Libellé de l'opération
A351-RN4	Aménagement multimodal
A450-A7	Aménagement du nœud d'échanges A450-A7-RD383
A630	Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10
A630	Rocade de Bordeaux – Mise à 2x3 voies entre A63 et pont Aquitaine éch.21
RN2	Déviations de Péroy-les-Gombries
RN7	Mise à 2x2 voies entre Saint-Pierre-le-Moûtier et le département de l'Allier
A450-A7	Aménagement du nœud d'échanges A450-A7-RD383
A620	Mise à 2x3 voies de la section Ranguel - Palays
A630	Rocade de Bordeaux – Mise à 2x3 voies entre les échangeurs 4 et 10
RN2	Déviations de Péroy-les-Gombries

Voie	Libellé de l'opération
RN7	Mise à 2x2 voies entre Saint-Pierre-le-Moûtier et le département de l'Allier
RN10	Requalification à Trappes
RN13	Déviations sud-ouest d'Evreux
RN27	Mise à 2x2 voies Manéhouville - Dieppe
RN25 /A660	Desserte du bassin d'Arcachon
RN57	Aménagement à 2x2 voies entre Devecey, l'A36 et la RN57
RN59	Déviations de Châtenois
RN79 RCEA	Accélération des aménagements à 2x2 voies : Paray - Charolles
RN79 RCEA	Accélération des aménagements à 2x2 voies : Prissé - Charnay
RN88	Rocade ouest de Mende
RN88	Contournement de Baraqueville
RN94	Rocade de Gap
RN102	Contournement nord du Teil
RN102	Liaison A75 - Brioude
RN104	Elargissement entre l'A4 et la RN4
RN122	Déviations de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement d'Aurillac
RN124	Déviations de Gimont
RN141	Déviations de Roumazières - La Péruse
RN154	Aménagement du créneau Sud de Dreux
RN164	Déviations de Châteauneuf-du-Faou
RN164	Mise à 2x2 voies sur le secteur de Merdrignac
RN171	Déviations de Bouvron
RN814	Sécurisation du boulevard périphérique de Caen
RN844	Aménagement du périphérique nord de Nantes
RN1338	Aménagement des accès définitifs du pont Flaubert rive gauche
RN2 (Guyane)	Aménagement de la section Balata - PROGT

[1] Sous Réserve du vote du CA de l'AFITF de décembre 2019.

ACTION n° 04 9,1%

Routes - Entretien

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	287 629 811	287 629 811	566 400 000
Crédits de paiement	0	304 410 845	304 410 845	566 400 000

Une des priorités fixées par le Gouvernement dans le domaine des transports en 2020 se porte sur les transports du quotidien. Cette priorité se traduit notamment par la recherche du maintien de la qualité de la sécurité et de l'efficacité des réseaux de transport existants et leur optimisation afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers.

L'action « Routes-entretien » comprend les dépenses relatives à l'entretien courant et préventif du réseau routier national non concédé, à l'exploitation, aux opérations de réhabilitation ou de rénovation et de réparation du patrimoine routier (anciennement régénération routière), aux aménagements de sécurité (notamment relatifs aux tunnels routiers), ainsi qu'à la gestion du trafic et à l'information routière des usagers. Onze directions interdépartementales des routes (DIR) assurent chacune en moyenne l'entretien de 1 100 kilomètres d'axes structurants définis selon une logique d'itinéraire.

La préservation du patrimoine

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

La sécurité des usagers et le respect des réglementations

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

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

La viabilité

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

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

La réponse aux attentes des usagers

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

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

Les moyens nécessaires

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

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	171 765 473	183 046 507
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	171 765 473	183 046 507
Dépenses d'investissement	112 830 230	118 330 230
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	112 830 230	118 330 230
Dépenses d'intervention	3 034 108	3 034 108
Transferts aux collectivités territoriales	3 034 108	3 034 108
Total	287 629 811	304 410 845

Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.

Les dépenses de fonctionnement – soit environ 60 % des crédits LFI – comprennent notamment les frais liés à l'entretien courant du patrimoine, au PPP des CEI (financement et maintenance) ainsi qu'au fonctionnement des équipements dynamiques, des tunnels et à l'information routière.

Les dépenses d'investissement – soit environ 39 % des crédits LFI - tiennent compte notamment des frais liés aux chaussées et aux ouvrages d'art (hors entretien courant), à l'immobilier hors PPP et au PPP CEI (investissement).

Les dépenses d'intervention – soit environ 1 % des crédits LFI – concernent la redevance annuelle versée à l'ARCEP pour la mise à disposition des fréquences radioélectriques 40 Mhz.

1) Préservation du patrimoine

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

Chaussées :

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

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

Rénovation et réparation du patrimoine routier (anciennement régénération) : l'ensemble des actions consistant à renforcer les structures atteignant leur limite de sollicitation, à requalifier les chaussées sous-dimensionnées au regard du trafic supporté et à combler les retards pris dans l'entretien préventif.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3) Moyens nécessaires aux services

L'action 04 finance les dépenses de fonctionnement des DIR dont celles liées aux services en gaz et électricité. Le service des achats de l'État a conclu avec EDF un accord-cadre pour la fourniture d'électricité aux services de l'État à compter du 1er novembre 2015 jusqu'au 31 décembre 2017 et a notifié les marchés subséquents correspondants. Un avenant à cet accord-cadre est venu couvrir la période 2017-2019 pour le marché EDF petite puissance (1,7 M€ en AE et CP en 2018) et la période 2018-2019 pour le marché EDF grande puissance (8,7 M€ en AE et CP en 2018). Un second accord-cadre interministériel piloté par la DAE couvre la période 2018-2019 pour la fourniture de gaz, quelle que soit la puissance des sites (0,6 M€ en AE et CP en 2018).

Pour les années postérieures à 2019, dans le cadre du renouvellement de ces marchés de fourniture d'électricité et de gaz, deux nouveaux accords-cadres interministériels ont été notifiés en 2018 pour couvrir les besoins de 2020-2023. Ils seront ensuite déclinés en marchés subséquents de deux ans pour les sites à "fort enjeux de consommation" et de quatre ans pour les sites à "moyens enjeux de consommation". Les bons de commande pour ces nouveaux marchés devant être passés au 1er semestre de l'année N-1 pour des prestations débutant au 1er janvier de l'année N, ils ont été pris en compte dans le montant des AE alloués en PLF 2019 à l'action 4 pour des prestations attendues par les DIR dès le 1^{er} janvier 2020. Ces AE se répartissent de la manière suivante :

- 10,6 M€ pour les marchés électricité et gaz des « sites à forts enjeux » (couverture 2020-2021) ;
- 23,9 M€ pour les marchés électricité et gaz des « sites à moyens enjeux » (couverture 2020-2023).

Outre les dépenses de fonctionnement courant des services, ce poste de dépense comprend les dépenses relatives à l'immobilier technique des services.

L'entretien et l'exploitation du RRN non concédé s'appuie en effet sur plus de 220 centres d'entretien et d'exploitation. Le contrat de partenariat conclu en 2009 (cf. rubrique JPE Marchés de partenariat) concerne à présent l'exploitation et la maintenance sur 30 ans de 63 de ces centres. Les dépenses prévues couvrent donc la construction de la demi-douzaine de centres d'entretien et d'intervention (CEI) qui n'ont pas été inclus dans le contrat de partenariat, la construction d'annexes à certains CEI (hangars, couverture de stockage de sel, sécurisation de la gestion des déchets, traitement des eaux des plates-formes avant rejet au milieu naturel) ainsi que l'extension, la réparation, les travaux réglementaires et le maintien de la sécurité et de la salubrité des 160 CEI existants et en cours d'exploitation.

FONDS DE CONCOURS

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

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

L'AFITF devrait contribuer en 2020 à hauteur de 543 M€ en AE et CP aux programmes d'investissement de mise en sécurité et de maintien en sécurité des tunnels ; d'équipements dynamiques et de gestion de trafic ; de régénération des chaussées, des ouvrages d'art et équipements ; d'aménagements de sécurité ; d'aménagement des aires de stationnement du réseau routier national non concédé.

Par ailleurs, divers fonds de concours sont attendus pour un montant de 23 M€ en AE et en CP correspondant à la participation de collectivités ou à des tiers privés pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier national.

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

Régénération routière :

- N141 et N137 entre Angoulême et Saintes – Nouvelle-Aquitaine
- Réhabilitation des ouvrages d'assainissement sur le réseau routier de la DIR Atlantique – Nouvelle-Aquitaine
- N10 entre Poitiers et Bordeaux – Nouvelle Aquitaine
- N7 dans le Roussillonnais et au nord de Lyon – Auvergne-Rhône-Alpes
- RN79 en Saône-et-Loire – Auvergne-Rhône-Alpes
- RN151 la Charité-sur-Loire / Auxerre – Auvergne-Rhône-Alpes
- RN7-RN532 dans la Drôme Auvergne-Rhône-Alpes
- A20 – Centre - Val de Loire
- Requalification de la N19 et N1019 – Grand Est
- RN4 en Seine-et-Marne – Île-de-France
- A6a – Mise aux normes de l'assainissement dans le Val de Marne – Île-de-France
- A10-A126 dans l'Essonne – Île-de-France
- A75 Nord et Sud – Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie
- RN88 – Viaduc de Langogne sur l'Allier – Occitanie
- Autoroute A55 – régénération du viaduc de Caronte à Martigues – PACA
- RN106 entre Alèse et le col de Jalcreste – PACA
- N568 Marseille-Nîmes – PACA
- A16 – Programme de remplacement des enrobés drainants -- Nord
- PPHM sur le réseau la DIR Nord -- Nord
- A28-RN28 Abbeville-Rouen -- Normandie
- RN13 Caen-Cherbourg -- Normandie
- Réhabilitation de l'assainissement – Bretagne et Pays-de-la-Loire
- RN24 Rennes-Lorient – Bretagne
- RN20 en Occitanie
- N88 dans la Lozère – Occitanie
- Eclairage public des VSA Toulousaines – Occitanie
- Réhabilitation de la VRU de Toulouse – Occitanie
- RN124 dans le Gers – Occitanie
- Remplacement de Buses métalliques en Guyane
- A75 Nord et Sud – Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie
- N356 et A22 à Lille – Hauts-de-France
- Requalification de l'autoroute A4 – Île-de-France
- N2 – Guyane
- N3 – Mayotte
- A55 viaduc de Caronte – PACA
- A630 pont d'Aquitaine – Nouvelle Aquitaine
- N151 – Auvergne-Rhône-Alpes
- N88 viaduc de la Ricamarie et Pont de Givors– Auvergne-Rhône-Alpes
- N21, Dordogne et le Lot-et-Garonne – Occitanie
- N106– Occitanie
- Remplacement de buses métallique RN3 – Mayotte

Mise en sécurité des tunnels :

- en Île-de-France : les travaux pour les tunnels de Moulin et de Guy Môquet, les tunnels d'Orly, de Nogent, de Fontenay, de Chennevière, de Fresnes, d'Antony, de La Courneuve et de Taverny ;
- la poursuite des travaux de mise en sécurité du tunnel de Siaix (RN90) en Savoie;
- travaux de la tranchée couverte de Firminy
- travure du tunnel de Ponserand
- la poursuite des études de mise en sécurité du tunnel de la Grand-Mare (RN28) en Seine-Maritime ;

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

- les aménagements découlant des démarches SURE, notamment sur les RN10 (rocade d'Angoulême), RN7/RN532 (contournement de Valence), RN36 (Seine-et-Marne), RN147 (Limoges- Saint-Bonnet-de-Bellac), RN102 (Ardèche), RN88 (Haute-Loire), RN113 (Hérault), RN568 (Bouches-du-Rhône), RN2 (Nord), RN31 (Aisne), RN21 (Lot-et-Garonne) ainsi qu'aux abords des routes nationales à Mayotte et en Guyane ;
- la lutte contre les prises à contresens par le renforcement de la signalisation au niveau des échangeurs et des aires de repos et de service ;
- le traitement des obstacles latéraux ;
- les aménagements sur routes à forte pente ;
- la sécurisation des passages à niveau non préoccupants ;
- la lutte contre l'hypovigilance sur autoroute par l'implantation de dispositifs d'alerte sonore en rive droite de chaussée ;
- les aménagements pour la sécurité des agents (sécurisation des accès aux équipements dynamiques d'exploitation, pré-séquençage de signalisation temporaire, installation d'ITPC à ouverture rapide)

Gestion de trafic et équipements dynamiques

Ces investissements, qui ont vocation à optimiser les conditions de circulation, consisteront à informer les usagers, à réguler les accès ou/et les vitesses et à développer les voies réservées à certaines catégories d'usagers. Les principales opérations prévues en 2020 pourront concerner :

- la réalisation d'une voie réservée aux bus sur la RN118 et sur la RN104, l'expérimentation d'une voie réservée ouverte au covoiturage sur l'A15 et la modernisation des réseaux et des équipements de gestion de trafic en Île-de-France ;
- l'expérimentation d'une voie réservée ouverte au covoiturage et l'aménagement d'une voie réservée aux bus sur l'A7 à Marseille ;
- la réalisation d'une voie réservée aux bus sur la RN137 à Rennes et sur l'A83 à Nantes ;
- la régulation des accès sur la rocade de Rennes et sur le périphérique de Nantes ;
- la régulation des accès sur l'A1 et la régulation dynamique des vitesses sur l'A22 aux abords de la métropole lilloise.

Aires de service et de repos

Les travaux sur les aires suivantes se poursuivront en 2020 :

- Plate-forme douanière de Saint-Louis A 35 (Haut-Rhin) ;
- Aire de Porte de France – A 31 (Moselle) ;
- Aire de Saint-Haybert/Hensies – A2 (Nord) à la frontière belge.

CONTRIBUTION AU GRAND PLAN D'INVESTISSEMENT

	Exécution 2019 au 30 Juin			Prévision 2020		
	Titre 2	Hors Titre 2	Total	Titre 2	Hors Titre 2	Total
Autorisations d'engagement	0	75 000 000	75 000 000	0	150 000 000	150 000 000
Crédits de paiement	0	75 000 000	75 000 000	0	150 000 000	150 000 000

Le grand plan d'investissement soutient la régénération et la modernisation du réseau routier en finançant un effort de 150 millions d'euros supplémentaires investis en 2020, soit un montant équivalent à l'effort pour 2019. Ce financement sera versé par l'AFITF au programme 203 « Infrastructures et services de transport » par voie de fonds de concours.

ACTION n° 41 75,9%**Ferroviaire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	2 398 342 161	2 398 342 161	877 000 000
Crédits de paiement	0	2 399 742 161	2 399 742 161	906 201 163

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

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

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

Amélioration de la performance du réseau ferroviaire

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

Ce haut niveau d'investissement, s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la productivité qui devra atteindre 1,6 milliards annuels en 2026. Ce haut niveau d'investissement se concentrera sur le réseau structurant, accueillant 90 % des circulations et 75 % des circulations TER, au bénéfice des usagers du réseau.

Cette priorité est déclinée au sein du volet mobilité des contrats de plan État – régions 2015-2020 et intégrée dans le grand plan de modernisation du réseau ferré. Le contrat qui sera conclu entre SNCF Réseau et l'État pour la période 2020-2029, en cours d'élaboration, déclinera en particulier cette priorité du nouveau pacte ferroviaire en objectifs

associés à des moyens. Les objectifs prioritaires associés à l'amélioration de la performance du réseau ferroviaire sont de conforter la sécurité et la pérennité du réseau structurant et d'améliorer sa performance, en particulier pour les nœuds ferroviaires les plus chargés.

Enfin, la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire comprend au titre de ses 4 axes principaux celui de l'objectif d'une trajectoire économique soutenable. En contrepartie d'efforts de productivité accrus l'État s'est engagé à reprendre 35 Md€ de dette de SNCF Réseau durant le quinquennat (25 Md€ en 2020 inscrits dans le PLF 2020 et 10 Md€ en 2022). La loi encadre par ailleurs la détermination des redevances d'infrastructures afin d'assurer à SNCF Réseau un niveau de recettes qui couvre ses coûts tout en favorisant le développement du trafic et en préservant la desserte du territoire.

Développement du réseau ferré national et européen

Concernant le développement récent du réseau, des opérations de grande ampleur se sont récemment achevées : la mise en service de la seconde phase de la ligne à grande vitesse (LGV) Est depuis le 3 juillet 2016 ainsi que la mise en exploitation commerciale, le 2 juillet 2017, des LGV Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux et Bretagne – Pays-de-la-Loire (BPL) entre Le Mans et Rennes.

La programmation des infrastructures pour les dix prochaines années est partie intégrante de la loi d'orientation des mobilités, actuellement en débat au Parlement, qui donne la priorité aux transports du quotidien. Cinq programmes d'investissement prioritaires sont ainsi annoncés, notamment l'entretien des réseaux existants et la désaturation des grands nœuds ferroviaires. S'agissant des grands projets, le Gouvernement s'inscrit dans une approche reposant sur une réalisation phasée des projets, commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

Listes des principales opérations de développement ou d'amélioration de la performance du réseau ferré national

En 2019, les opérations mises en service seront :

- la gare de Nîmes-Manduel ;
- le grand pôle intermodal de Juvisy ;
- la mise en place d'installations permanentes de contre-sens (IPCS) entre la Souterraine et le Palais ;
- la mise en place d'installations permanentes de contre-sens (IPCS) entre Morcenx et Dax ;
- la rénovation de la ligne Libourne-Bergerac ;
- le projet de RER genevois franco-suisse CEVA (décembre 2019) ;
- la régénération de la ligne Rennes – Châteaubriant (section Rennes-Retiers) ;
- le pôle d'échange multimodal de la gare de Rennes (juin 2019) ;
- la rénovation de la ligne fret Niort – Parthenay (crédits AFITF hors CPER) ;
- le renouvellement des traverses entre Argentan et Flers (1ère phase en 2018 et 2ème phase en 2019) ;
- la mise en accessibilité de la gare de Saint-Nazaire.

En 2020, les opérations susceptibles d'être mises en service sont :

- l'aménagement des voies en gare de Saint-André-le-Gaz ;
- déploiement du système GSMR sur Mantes-Cherbourg ;
- la rénovation de la ligne Saint-Pol – Béthune (section Saint-Pol-Etaples) (fin 2020) ;
- la rénovation de la ligne Dinan – Lamballe (section Pleudihen – Dol de Bretagne) ;
- la modernisation de la ligne Clisson – Cholet ;
- la modernisation de la ligne fret Serqueux-Gisors (fin 2020) ;
- la mise en accessibilité de la gare de Lisieux ;
- la mise en accessibilité de la gare de Nantes.

Des travaux de pérennisation à court-terme ont également été réalisés ou seront achevés sur la période 2018-2020 pour la ligne Brive-Aurillac, la ligne des Cévennes (Nîmes-Clermont-Ferrand), la ligne Briançon-Montdauphin ou encore la ligne Bourges-Montluçon.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement		
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Dépenses d'intervention	2 398 342 161	2 399 742 161
Transferts aux entreprises	2 398 342 161	2 399 742 161
Total	2 398 342 161	2 399 742 161

Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.

DEPENSES D'INTERVENTION

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

Au total, 2 398,3 M€ en AE et en CP sont prévus en 2020. Le montant de concours du programme 203 à SNCF Réseau contribue pleinement à la réforme ferroviaire conduite par le Gouvernement.

Outre ces concours de l'État pour la gestion de l'infrastructure, SNCF-Réseau dispose d'autres ressources, et en premier lieu le reste du produit des péages perçus sur l'utilisation des infrastructures en service, mais également le produit des cessions immobilières et les financements apportés par l'AFITF au titre de la mise aux normes du réseau. Ces ressources permettent de financer la maintenance (entretien et renouvellement), la modernisation et l'exploitation du réseau.

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

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

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

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

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

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

Les concours de l'État à destination du gestionnaire d'infrastructure se répartissent ainsi pour 2020 :

- 2034 M€ (TTC) pour le paiement par l'État, pour les régions, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TER du réseau ferré national hors Île-de-France ;
- 253 M€ (TTC) pour le paiement, par l'État, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les trains d'équilibre du territoire (TET) du réseau ferré national hors Île-de-France (trains nationaux classiques de voyageurs dits « Intercités ») ;
- 110 M€ (TTC) pour le financement de la compensation fret visant à couvrir la différence entre le coût imputable à la circulation de trains de fret et les montants des redevances facturées par le gestionnaire d'infrastructure aux opérateurs afin de s'assurer de la couverture du coût marginal du fret pour SNCF Réseau conformément au cadre européen.

Ligne ferroviaire Perpignan-Figueras

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

1,4 M€ de CP sont prévus en 2020 pour le financement du transfert de l'exploitation et de la maintenance à la LFP ainsi que pour couvrir le déficit d'exploitation de la ligne.

FONDS DE CONCOURS

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

La prévision de fonds de concours venant abonder les moyens de l'action « Ferroviaire » pour les dépenses d'infrastructures s'élève à 215 M€ en AE et 244 M€ en CP. Ces fonds de concours proviennent de l'AFITF.

Les opérations principalement financées concernent la part de l'État au financement des contrats de plan État-régions 2015-2020 et les contrats de projets 2007-2013 pour le volet ferroviaire (180 M€ d'AE et 209,2 M€ de CP).

Les principales opérations qui pourraient être financées sur l'enveloppe CPER en 2020 sont les suivantes :

- achèvement des travaux de la 4^e voie Vendenheim-Strasbourg (Grand-Est) ;
- poursuite du financement des travaux du nœud de Mulhouse (Grand-Est) ;
- poursuite des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes (Grand-Est et Ile-de-France – remboursement de l'avance des Régions) ;
- poursuite de la modernisation de la ligne Charleville-Mézières-Givet (Grand-Est) ;

- poursuite du financement des travaux de modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux (section La Roche-sur-Yon-La Rochelle) (Nouvelle-Aquitaine et Pays-de-la-Loire) ;
- poursuite du financement des travaux de mise en accessibilité de la gare de Dijon (Bourgogne – Franche-Comté) ;
- travaux de régénération de la ligne des Horlogers (Bourgogne – Franche-Comté) ;
- poursuite des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle Provence – Côte d'Azur (PACA) ;
- poursuite des études sur le déploiement du système ERTMS2 sur la ligne Marseille-Vintimille (PACA) ;
- poursuite des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle Paris – Normandie (Vallée de la Seine) ;
- poursuite du financement des travaux du contournement ferroviaire des sites industriels de Donges (Pays-de-la-Loire).

Sur les 215 M€ d'AE et 244,2 M€ de CP il est également prévu de financer des opérations d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (30 M€).

Par ailleurs, la réforme ferroviaire menée par le Gouvernement maintient le reversement à SNCF Réseau par le biais d'un fonds de concours transitant par le programme 203 des dividendes que l'État a renoncé à percevoir de la part du Groupe SNCF. Cette dotation vise à financer la régénération du réseau ferroviaire. En tenant compte des nouvelles synergies de la réforme qui permettent grâce à une efficacité économique accrue une augmentation du montant versé par SNCF à SNCF Réseau, le montant prévisionnel 2020 de ce fonds de concours est de 662 M€ en AE et CP.

CONTRIBUTION AU GRAND PLAN D'INVESTISSEMENT

	Exécution 2019 au 30 Juin			Prévision 2020		
	Titre 2	Hors Titre 2	Total	Titre 2	Hors Titre 2	Total
Autorisations d'engagement	0	0	0	0	488 000 000	488 000 000
Crédits de paiement	0	0	0	0	488 000 000	488 000 000

Prévisions 2020 : 488 M€ AE/CP

Le grand plan d'investissement comporte une action relative à la rénovation du réseau ferré national : elle s'inscrit dans le cadre du contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau qui a notamment pour objectif de garantir un haut niveau de sécurité des personnes et des biens sur le réseau à travers, notamment, une consolidation de l'effort de maintenance.

Avec la mise en place du gestionnaire unifié des gares au 1^{er} janvier 2020 en application de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, les investissements prévus au sein de grand plan d'investissement seront dans leur ensemble augmentés, la réforme prévoyant une accélération des investissements de régénération du réseau. Du fait par ailleurs de la constitution au 1^{er} janvier 2020 d'une filiale de SNCF Réseau chargée de la gestion unifiée des gares, des investissements du Grand Plan de Modernisation seront effectués en partie par cette filiale.

Au total, sur l'année 2020, le GPI prévoit une augmentation de 123 M€ supplémentaires des dépenses d'investissement de SNCF Réseau par rapport à 2019, pour augmenter ce montant à 488 M€. Ces dépenses seront destinées au renouvellement du réseau, à l'amélioration de la performance et à la mise en conformité du réseau ferré national.

Ces investissements sont financés principalement par des ressources du gestionnaire d'infrastructure et de sa filiale chargée des gares, et pour partie par des subventions de l'État et des collectivités pour certains projets de mise en conformité du réseau, telle que la mise en accessibilité des gares.

Estimation au 30 juin 2019

Au 30 juin, les investissements pour le GPI prévus par SNCF Réseau (365 M€) n'ont pas encore été initiés. A ce stade, les prévisions de réalisation du grand plan d'investissement ne sont néanmoins pas remises en cause. En effet, le second semestre de l'année, avec notamment la période estivale, fait toujours l'objet d'un niveau de travaux supérieurs à celui du premier semestre.

ACTION n° 42 7,9%

Voies navigables

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	250 466 098	250 466 098	1 400 000
Crédits de paiement	0	250 466 098	250 466 098	1 800 000

L'action « Voies navigables » s'inscrit dans la politique de développement durable dans le cadre de la transition énergétique et environnementale de la France.

La part modale du transport fluvial intérieur de marchandise demeure modeste en raison notamment de la part limitée du territoire desservie par les voies navigables. Il bénéficie des possibilités d'accès direct du trafic de fret aux ports maritimes ou aux zones urbaines denses. Le transport fluvial ou fluviomaritime présente en effet un intérêt certain pour décongestionner la route et améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses. Il présente également un bilan énergétique favorable.

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) est en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la modernisation et du développement de 6 700 km de voies navigables. Il contribue au développement du transport fluvial par l'amélioration de la qualité de service offerte par le réseau existant et le remplacement d'infrastructures obsolètes. Dans le cadre de son plan stratégique adopté fin 2015 et couvrant les années 2015 à 2020, VNF poursuit une politique de modernisation qui vise à améliorer la fiabilité et la sécurité du réseau. Les travaux portent notamment sur la sécurisation des itinéraires à grand gabarit, et, en ce qui concerne le réseau à petit gabarit, sur l'automatisation des écluses ou le renouvellement des barrages manuels obsolètes, pénibles et dangereux à manœuvrer.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	250 466 098	250 466 098
Subventions pour charges de service public	250 466 098	250 466 098
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Total	250 466 098	250 466 098

Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.

Subventions pour charges de service public

250,5 M€ en AE et en CP, constituent la subvention pour charges de service public (SCSP) prévue au profit de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) au titre du PLF 2020, présentée dans la partie « Opérateurs » du projet annuel de performances.

Un des objectifs fixés à VNF par l'État est d'améliorer la qualité de service de l'infrastructure, pour augmenter la productivité du transport fluvial et permettre son développement. Cet objectif s'inscrit pleinement dans le cadre du projet stratégique de VNF pour les années 2015-2020.

À cet effet, le programme d'investissement prévu par VNF vise d'une part à améliorer la sécurité de l'infrastructure pour les personnels, les usagers et les riverains et d'autre part à rendre plus performantes les infrastructures fluviales afin d'optimiser les moyens nécessaires à leur entretien et leur exploitation.

Dans ce cadre, la subvention versée à VNF vise, en complément des moyens dégagés par VNF sur ses ressources propres et sur les recettes affectées, à :

- moderniser et sécuriser le réseau existant, notamment par la fiabilisation du réseau à grand gabarit, des écluses et la modernisation des barrages afin de renforcer sa disponibilité ;
- développer la capacité du réseau, notamment via la mise en œuvre des opérations décidées dans les contrats de projets État-régions.

FONDS DE CONCOURS

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

Les moyens de l'action 42 sont complétés par des fonds de concours versés par l'AFITF pour l'entretien et le développement des infrastructures fluviales, ils sont estimés à 1,4 M€ en AE et 1,8 M€ en CP destinés à financer les opérations relatives à l'entretien du domaine fluvial relevant de l'État.

ACTION n° 43 3,2%

Ports

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	100 961 836	100 961 836	32 350 000
Crédits de paiement	0	100 961 836	100 961 836	43 569 730

L'action « Ports » s'inscrit pleinement dans la politique de développement durable dans le cadre de la transition énergétique et environnementale de la France. Elle permet de financer les deux volets principaux que sont : les infrastructures portuaires et l'entretien des ports ainsi que les dispositifs de soutien, de régulation et de contrôle des transports maritimes.

INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET ENTRETIEN DES PORTS

Les Grands ports maritimes (GPM), ont, depuis la réforme portuaire de 2008, un rôle d'aménageur (projets d'aménagement du foncier, de conservation du patrimoine et d'amélioration des dessertes des ports...). Aujourd'hui, les ports mettent en place des stratégies d'investissement pour adapter l'offre portuaire aux enjeux de demain en termes de transition écologique, numérique et économique.

Les priorités portent sur le développement des infrastructures multimodales, l'amélioration et l'optimisation des terminaux à conteneurs (postes 11 et 12 au GPM du Havre), la préparation à l'installation d'activités logistiques et industrielles et l'amélioration des dessertes ferroviaires et fluviales de l'hinterland.

Par ailleurs, l'engagement des ports français en faveur du développement durable se décline en différentes actions à l'image du déploiement d'énergies alternatives comme l'électricité à quai ou la distribution de gaz naturel liquéfié

(GNL). Les ports portent également des projets d'économie circulaire comme le GPM de Marseille qui a développé une plateforme d'écologie industrielle et d'économie circulaire, le projet PICTO. En termes de production d'énergies renouvelables, les GPM de Bordeaux, Rouen et la Rochelle développent la solarisation de leurs bâtis portuaires qui offre des opportunités de production importantes.

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

Les importants travaux de modernisation et de développement de leurs infrastructures engagés par les GPM ultramarins (extension du Port Est à La Réunion, grand projet de port à la Guadeloupe, extension de la pointe des Grives à la Martinique ou modernisation des terre-pleins en Guyane) permettront de répondre aux enjeux liés à la globalisation du trafic mondial et à l'adaptation aux mutations du transport maritime (recomposition des alliances, augmentation de la taille des navires...).

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

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

- les subventions contribuant à l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des GPM ; ces travaux, pour les ports métropolitains, sont réalisés principalement au travers des moyens du groupement d'intérêt économique (GIE) Dragages-Ports ;
- les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages du dernier port d'intérêt national qui relève de l'État, Saint-Pierre-et-Miquelon ;
- le fonctionnement technique des capitaineries des ports métropolitains dans lesquels l'État est resté l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ainsi que des capitaineries des ports de Saint-Pierre, Miquelon et Mayotte ;
- le dispositif de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et de cessation anticipée d'activité.

SOUTIEN, RÉGULATION ET CONTRÔLE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS MARITIMES

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

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

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

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	400 000	400 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	400 000	400 000
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Dépenses d'intervention	100 561 836	100 561 836
Transferts aux entreprises	100 495 000	100 495 000
Transferts aux autres collectivités	66 836	66 836
Total	100 961 836	100 961 836

Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les crédits de fonctionnement inscrits sur cette action sont destinés en premier lieu à couvrir les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages des ports maritimes de Saint-Pierre et de Miquelon, seuls ports relevant de l'État. Ils couvrent également le fonctionnement technique des capitaineries des ports métropolitains dans lesquels l'État est resté l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ainsi que des capitaineries des ports de Saint Pierre, Miquelon et Mayotte.

Ce budget comprend notamment les besoins d'investissement pour l'achat de matériels spécifiques au bon fonctionnement des capitaineries : radars, équipements radio, équipements de sécurité, documentation technique... Il recouvre également l'achat de petits matériels nécessaires à l'entretien et au fonctionnement de ces équipements. En revanche, l'ensemble des dépenses liées au fonctionnement courant du service : contrat de maintenance des équipements, déplacements, véhicules, informatique, fournitures de bureau, entretien et rénovation des bâtiments, frais de déménagement (y compris des équipements) ne peuvent être imputées sur ces crédits.

0,25 M€ en AE et en CP sont prévus à ce titre (sous-action 43-02), évalués à partir des dépenses effectivement constatées lors des derniers exercices.

0,15 M€ en AE et en CP sont prévus au titre de l'informatique portuaire (sous-action 43-03). Ces dépenses correspondent à des mesures de continuité informatique pour l'application de directives européennes (statistiques communautaires, suivi des navires à risques, suivi des déchets des navires et contrôles par l'État du port). Il s'agit de maintenir, d'adapter et renouveler les applications correspondantes.

DÉPENSES D'INTERVENTION

Subventions aux grands ports maritimes (43-02)

93,6 M€ en AE et en CP sont prévus en 2020, soit une stabilisation du niveau de dotation entre 2019 et 2020 après avoir fortement augmenté entre 2018 et 2019 (+29 M€), pour l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes (GPM). Ce soutien aux dépenses d'entretien des ports représente une priorité pour le Gouvernement et les annonces faites dans le cadre du Comité interministériel de la mer (CIMer) fin 2018 ont permis une meilleure prise en charge des dépenses de fonctionnement des ports. Ce soutien aux dépenses d'entretien des ports représente une priorité pour le Gouvernement et les annonces faites dans le cadre du Comité interministériel de la mer (CIMer) fin 2016 se sont traduites par une augmentation de 26M€ en cours de gestion 2017 des crédits en faveur du dragage des ports, puis par une prévision de dépenses en PLF 2018 supérieures de 19M€ par rapport au PLF 2017.

L'entretien des chenaux d'accès consiste principalement au dragage des accès maritimes et des ouvrages des GPM. Ces travaux conduits dans les ports métropolitains sont réalisés en grande majorité au travers des moyens du

groupement d'intérêt économique (GIE) Dragages-Ports. Le schéma directeur de ce groupement contribue à une rationalisation et une modernisation du parc de dragues permettant d'améliorer la productivité du dragage. En 2019, une drague duale fuel Diesel / GNL a été mise en service suite à la conversion de la chaîne de motorisation. Pour 2020, une seconde drague duale fuel Diesel/GNL sera livrée au GIE Dragages-Ports. Ces deux opérations contribuent à la transition énergétique et écologique des navires français.

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

1,87 M€ en AE et en CP sont prévus en 2020 pour le soutien économique aux transporteurs fluviaux et maritimes.

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

Le PAMI pour la période 2018-2022 a été approuvé fin mai 2018 par la Commission européenne. Ce plan doté au global de 16,5 M€, est un levier important pour permettre au transport fluvial de marchandises de se positionner comme un mode de transport plus propre et une solution crédible à la congestion routière, dans un contexte de transition écologique et énergétique. Il contribue au développement d'un mode de transport encore insuffisamment utilisé (environ 2 % des marchandises transportées en France) alors qu'il dispose de capacités de transport immédiatement mobilisables sur les axes structurants que sont le couloir rhodanien, l'axe Seine, la Moselle et le Rhin ou encore le bassin du Nord. Le développement du transport fluvial constitue en effet une priorité de la politique nationale des transports de marchandises et s'inscrit dans le cadre des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T). Dans ce contexte, le PAMI permettra d'accompagner la transition énergétique de la flotte fluviale de marchandises et son adaptation à de nouveaux besoins logistiques. Les aides seront attribuées dans le cadre d'appel à projets annuels. Le plan d'aide s'adresse aux exploitants de bateaux de transport de marchandises (artisans ou armateurs) et également, pour son volet innovation, aux transporteurs de passagers, bureaux d'études, chantiers ou autres prestataires techniques, à condition que l'innovation soit transposable aux bateaux de transport de marchandises.

En plus de VNF et de l'État, d'autres partenaires financiers tels que les Régions sont susceptibles de venir abonder ce plan d'aides.

Sur cette enveloppe de 1,87 M€, il est également prévu des mesures pour accompagner la suppression de la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) avec le soutien de l'Etat à la constitution d'un syndicat professionnel et d'une interprofession fluviale (0,5 M€). Ces aides ont vocation à disparaître une fois que ces structures se seront organisées pour augmenter leurs financements propres par des cotisations.

0,07 M€ en AE et en CP sont prévus au titre du contrôle du transport maritime ou fluvial : achat de papier sécurisé pour l'impression des actes administratifs liés aux bateaux (titres de navigation, certificats d'immatriculations, etc.), création de référentiels d'audit (travaux ces dernières années de mise à jour de la norme AFNOR relative aux compétences des experts fluviaux), frais de contentieux le cas échéant ou encore externalisation de certains contrôles.

Dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et de cessation anticipée d'activité (43-04)

5 M€ en AE et en CP sont prévues au titre du versement solidaire au fonds collecteur Manutention géré par l'assureur retenu pour la gestion des dispositifs de l'annexe 3 de la Convention collective nationale unifiée, actés dans le cadre de la réforme portuaire.

FONDS DE CONCOURS

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

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

Ils sont estimés à 32,4 M€ en AE et 43,6 M€ en CP et sont destinés à financer :

- la part de l'État dans les contrats de plan (2015-2020), de projet (2007-2013) ou de convergence pour le volet portuaire ;
- la participation de l'État aux opérations portuaires non contractualisées dans des contrats de plan, de projet ou de convergence et relevant de l'État ou de ses établissements publics ;

Par ces financements, l'allongement du quai de 350m au poste 4 à Montoir-de-Bretagne (GPM Nantes Saint-Nazaire) a pu être mené à terme et les opérations suivantes sont susceptibles de pouvoir être mises en service en 2020 :

- livraison de l'aménagement de la darse 2 (dragage et quais) au GPM Marseille
- déroctage pour approfondissement des accès (Chef de Baie et Anse St Michel) au GPM La Rochelle

ACTION n° 44 0,7%

Transports collectifs

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	22 551 745	22 551 745	190 000 000
Crédits de paiement	0	22 551 745	22 551 745	311 726 843

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

Développement des transports collectifs

En matière d'infrastructures de transports collectifs, l'action de l'État consiste à piloter les procédures de concertation, à assurer la programmation ainsi qu'à veiller au respect des calendriers et à la réalisation des travaux de maintenance à travers la tutelle des établissements publics. L'Etat participe également au financement de ces infrastructures par des fonds apportés par l'AFITF. Les collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage ou partenaires selon les projets, sont associées au développement de ces infrastructures.

En Île-de-France, la saturation des réseaux de transports collectifs nécessite de poursuivre les investissements à un niveau soutenu. La réalisation du métro automatique du *Grand Paris Express* (GPE) réalisé et financé par la Société du Grand Paris (SGP), qui bénéficie pour ce faire de taxes affectées, et le plan de mobilisation pour les transports collectifs visent à répondre aux enjeux de modernisation, de développement et de désengorgement de ces réseaux.

Les projets de TCSP tels que de métro ou de tramway sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités ou de la RATP sur ses réseaux. Les projets ferroviaires destinés au trafic régional (Transilien) sont réalisés par SNCF-Réseau. Leur financement est principalement supporté par la région, l'État et les autres collectivités locales dans le cadre du CPER 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et de son avenant du 7 février 2017.

Hors Île-de-France, l'État participe au financement du développement du réseau de transports collectifs en site propre, sous la responsabilité des collectivités territoriales, dans le cadre d'appels à projets dont le financement est apporté directement par l'AFITF. Trois appels à projets se sont déroulés depuis 2008, soutenant près de 200 projets avec 1,6 Md€ de subventions.

Tarifs sociaux

L'État doit enfin veiller à la prise en compte des objectifs des autres politiques publiques (cohésion sociale, aménagement du territoire, accessibilité des personnes handicapées) dans l'organisation des transports collectifs. À cette fin, il compense à la SNCF le coût de certains tarifs sociaux qu'il lui demande d'appliquer, en faveur notamment des familles nombreuses et des apprentis.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Dépenses d'intervention	22 551 745	22 551 745
Transferts aux entreprises	20 351 745	20 351 745
Transferts aux collectivités territoriales	1 750 000	1 750 000
Transferts aux autres collectivités	450 000	450 000
Total	22 551 745	22 551 745

Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.

DÉPENSES D'INTERVENTION

20,4 M€ en AE et CP sont prévus au titre de la compensation aux entreprises ferroviaires des tarifications sociales nationales pour les voyageurs. Ces dernières sont mises en œuvre à la demande de l'État sur les services d'intérêt national dans le but de favoriser l'accès de certaines catégories sociales au transport ferroviaire.

Les tarifs sociaux sont au nombre de huit. Ils offrent des réductions plus ou moins importantes (jusqu'à la gratuité). Les conditions d'éligibilité reposent sur des critères physiques (handicap, âge), économiques (situation professionnelle) ou familiaux (nombre d'enfants). Sur ces huit tarifications, trois d'entre elles représentent presque 90 % du trafic lié aux tarifs sociaux. Il s'agit, par ordre décroissant d'utilisation : des billets familles nombreuses, des billets d'allers-retours populaires, des abonnements élèves, étudiants et apprentis. L'utilisation des cinq autres dispositifs (abonnement de travail, tarif réformés et pensionnés de guerre, tarif accompagnateur de personnes handicapées civiles, tarif promenade d'enfants et permis de visite aux tombes) est plus limitée.

1,75 M€ en AE et en CP sont prévus au titre de la contribution de l'État au financement des *enquêtes mobilité certifiées CEREMA (EMC²)* et à d'autres actions relatives à la mobilité. Les EMC² constituent une source essentielle de connaissance de la mobilité urbaine et de son évolution sur une longue période. Par ailleurs, ces crédits concourent à la réalisation d'études relatives à la mobilité des personnes, d'outils de modélisation (modèles de trafic) et d'expériences innovantes concernant les transports collectifs, le développement des modes actifs et des nouvelles pratiques de déplacements (covoiturage, autopartage...).

FONDS DE CONCOURS

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

La participation de l'État aux dépenses d'infrastructures de transport collectif en Île-de-France est financée par des fonds de concours abondant le programme 203 à hauteur de 190 M€ en AE et de 311,7 M€ en CP pour 2020. Ils proviennent de l'AFITF (190 M€ d'AE et 301,7 M€ de CP) et de la SGP (10 M€ de CP). Ces montants permettront de financer des projets inscrits au CPER (prolongement du RER E, schémas directeurs des RER, prolongement de la ligne 11 du métro, lignes tangentielles et de tramway, etc.).

ACTION n° 45 0,9%**Transports combinés**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	27 109 039	27 109 039	21 000 000
Crédits de paiement	0	32 109 039	32 109 039	6 000 000

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 transport combiné. Cette action en faveur report modal a vocation à répondre à l'objectif d'une politique de développement durable de l'économie dans le cadre de la transition énergétique et environnementale de la France.

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

Autoroutes ferroviaires

Les concours financiers franco-italiens à l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) ont permis d'assurer depuis 2003 le report modal du transport de marchandises dangereuses de la route vers le rail, sur des wagons spécifiques. Le Parlement italien a voté en décembre 2015 une enveloppe de 29 M€ pour le service existant couvrant la période 2013-2018. Il a également prévu une enveloppe de 50 M€ pour le futur service sur la période 2018-2022. Ayant fait la preuve de son attractivité et de son efficacité en matière de report modal, un service pérenne et plus fréquent devrait être mis en place par le biais d'une concession. Ainsi, la consultation franco-italienne (appel public à concurrence européen) pour la mise en concession du service d'autoroute ferroviaire alpine a été lancée en 2017. Les États souhaitent concéder l'exploitation du service pour une durée de 10 ans, raison pour laquelle 60 M€ d'AE ont été inscrits en LFI 2018 pour la signature de la nouvelle concession. Cet engagement a été reporté et est maintenant prévu pour l'année 2021. D'ici là un service transitoire annuel sera toutefois mis en œuvre.

D'autres services sont opérationnels, comme l'autoroute ferroviaire Perpignan/Luxembourg, ou les services Perpignan/Calais et Calais/Orbassano, ou annoncés par les opérateurs, comme de futurs services depuis l'île de France (Rungis) et Calais.

Après une année 2018 marquée par des difficultés opérationnelles liées aux mouvements sociaux dans le mode ferroviaire, les volumes transportés par les services d'autoroute ferroviaire/ferroulage sont repartis à la hausse sur les premiers mois de l'année 2019 malgré un contexte concurrentiel avec le transport routier de marchandises difficile.

L'ouverture de l'axe Atlantique aux services d'autoroute ferroviaire est traité en étroite relation avec les autorités espagnoles avec lesquelles les contacts et le travail, organisé par une feuille de route commune validée par les secrétaires d'État des deux pays, se poursuivent. Des appels à manifestation d'intérêt auprès des constructeurs de matériels roulants et des opérateurs de services ont notamment été réalisés. Ils ont notamment permis une confirmation dans ce cadre bi-national, par un opérateur, de l'engagement de mise en place à court terme d'un service sur cet axe.

Autoroutes de la mer

S'agissant des autoroutes de la mer (ADM), un accord international entre la France et l'Espagne vise depuis 2009 au soutien, à parité des États, de services sélectionnés après consultation internationale.

Le projet de renforcement de la ligne Nantes-Vigo, qui a bénéficié d'un soutien communautaire relatif à des aménagements portuaires en France et en Espagne (nouveau quai à Nantes), est soutenu dans ce cadre. Les États ont signé en novembre 2015 une convention d'exploitation d'une durée de 7 ans avec la société opératrice (Suardiaz).

La convention prévoit un compte-rendu détaillé et régulier de la part de l'exploitant (volumes de trafic par catégories de véhicules, conformité de la qualité du service). Si les résultats sont encourageants, l'objectif reste de développer de nouveaux trafics au-delà des flux préexistants.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Dépenses d'intervention	27 109 039	32 109 039
Transferts aux entreprises	27 109 039	32 109 039
Total	27 109 039	32 109 039

Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.

DEPENSES D'INTERVENTION

Soutien au transport combiné

Le système d'aide accordé aux opérateurs par Unité de transport intermodal (UTI) transbordée sur le territoire national de la route vers le mode ferroviaire, fluvial et maritime courte distance est le même quel que soit le mode de transport.

27 M€ en AE et CP sont destinés au soutien du transport combiné ferroviaire. Les crédits comprennent :

- 18 M€ en AE et CP au titre des services ferroviaires de transport combiné

- 9 M€ en AE et en CP sont prévus pour le soutien du transport combiné maritime (courte distance) et fluvial.

Autoroute ferroviaire alpine

60M€ d'AE avaient été inscrits en 2018 afin de couvrir la totalité du nouveau contrat de concession avec des crédits de paiement échelonnés à hauteur de 5M€ par an. Dans l'attente de la signature de cette nouvelle concession, **5 M€ de CP** ont été prévus en 2020 pour couvrir le fonctionnement du service.

FONDS DE CONCOURS

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

A cela s'ajoutent une prévision de **21 M€ d'AE et 6 M€ de CP** de fonds de concours de l'AFITF en faveur des infrastructures de transport combiné liées notamment à l'autoroute ferroviaire alpine et recouvrant principalement des aménagements de plateformes, des évitements sur itinéraire alternatif et des opérations d'augmentation de gabarit.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ACTION n° 47 0,9%**Fonctions support**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	29 397 167	29 397 167	1 850 000
Crédits de paiement	0	29 397 167	29 397 167	1 850 000

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

Cette action ne comporte pas de crédits de personnels. Elle regroupe, d'une part, les dépenses d'études générales et de prospective (y compris la politique technique relative aux différents modes de transport) et, d'autre part, les dépenses de logistique de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (à l'exception des dépenses de la direction des affaires maritimes, relevant du programme n°205 « Affaires maritimes »). Sont notamment couvertes les dépenses d'informatique spécifiques (applications dites « métiers »), de documentation et d'impression, de formation professionnelle, les frais de mission et de représentation, le remboursement des mises à disposition de personnels.

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

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

En 2020, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) sera financée par une subvention pour charge de service public (SCSP) du P203 sur la nouvelle sous-action 47-04. Ce nouveau mode de financement se substitue à celui par taxe affectée qui prévalait jusqu'en 2019.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	29 397 167	29 397 167
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	17 997 167	17 997 167
Subventions pour charges de service public	11 400 000	11 400 000
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Total	29 397 167	29 397 167

Les premiers paragraphes de cette section présentent les crédits votés en loi de finances. À ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.

Études générales (47-01)

7,8 M€ en AE et en CP sont prévus pour les études générales pour le développement des savoirs, des méthodes et de la doctrine technique qui contribuent à faciliter la mise en œuvre d'une politique efficace des transports.

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

Une partie des moyens de cette action est orientée vers le « transport intelligent », notamment pour ce qui concerne l'information multimodale et la billettique dans le secteur des transports de voyageurs. Plus globalement, cette action permet de soutenir les interventions relevant du champ d'attribution de la nouvelle Mission Innovation, Numérique et Territoires créée en 2019 à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

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

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

8 M€ en AE et en CP sont consacrés au fonctionnement de la DGITM et de ses services : frais de déplacement des agents, formation continue, remboursement des mises à disposition et contentieux. Certaines interventions s'étendent à l'ensemble du réseau des services déconcentrés œuvrant dans le champ du programme, comme les actions de formation continue ou le contentieux lié à l'activité des services.

Cette ligne contient également les frais de fonctionnement des services techniques centraux de la DGITM : le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), le Centre d'études des tunnels (CETU), le Centre national des ponts de secours (CNPS) ; ainsi que ceux pour les organismes et services rattachés au programme (Secrétariat général au tunnel sous la Manche et Bureau enquêtes-accidents des transports terrestres).

Enfin, les frais du pavillon français à l'exposition universelle de Dubaï de 2020 au titre de la participation du ministère de la transition écologique et solidaire sont également imputés sur cette ligne (2,1 M€).

Systemes d'information (47-03)

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

Subvention ARAFER (47-04)

Dorénavant, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), qui deviendra l'Autorité de régulation des transports, sera financée par une subvention pour charge de service public (SCSP) du P203 sur la nouvelle sous-action 47-04. Ce nouveau mode de financement se substitue à celui par taxe affectée qui prévalait jusqu'en 2019.

FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTION DE PRODUITS

La prévision d'attributions de produits venant abonder les moyens de l'action s'élève à 1,85 M€ en AE et en CP. Ces recettes correspondent au remboursement par des tiers des dépenses réalisées par les services techniques centraux principalement des prestations d'études et de contrôles de travaux, à la mise à disposition de ponts de secours et à la fourniture de documentation technique.

ACTION n° 50 0,2%**Transport routier**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	5 641 831	5 641 831	0
Crédits de paiement	0	5 641 831	5 641 831	0

L'action « Transport routier » correspond à des missions des services de l'État visant à définir, à appliquer et à contrôler les réglementations des secteurs du transport routier, notamment afin d'assurer un fonctionnement concurrentiel équitable des secteurs de transport et d'en assurer la sécurité.

Le secteur des transports routiers représente 40 000 entreprises et 400 000 salariés. Les professionnels concernés, en particulier les PME qui représentent près de la moitié des entreprises du secteur, doivent être en mesure de s'adapter aux évolutions constantes de l'activité en lien avec les évolutions des réglementations européennes et internationale. L'État joue notamment un rôle de soutien pour les professionnels dans cette démarche d'adaptation.

Définition des règles économiques et sociales et contrôle de leur respect

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

Parallèlement à ses missions de régulation, l'État assure une mission de contrôle du respect des règles applicables sur le territoire national par les entreprises françaises et les entreprises non établies, appartenant à l'Union européenne et aux pays tiers, dans le respect des règles fixées notamment par le règlement 561/2006 relatif à la réglementation sociale européenne, qui est le socle permettant d'assurer une concurrence loyale entre les entreprises.

La directive 2006/22 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des contrôles routiers a été transposée en 2007. Modifiée en 2008 et 2010, elle a renforcé les exigences en matière de contrôle de la législation sociale.

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	1 300 000	1 300 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 300 000	1 300 000
Dépenses d'investissement	2 375 722	2 375 722
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	2 375 722	2 375 722
Dépenses d'intervention	1 966 109	1 966 109
Transferts aux autres collectivités	1 966 109	1 966 109
Total	5 641 831	5 641 831

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

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

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

Pour 2020, **0,75 M€ en AE et en CP** sont prévus pour couvrir les dépenses relevant de la gestion du registre des exploitants de VTC, du marché d'assistance aux exploitants (Webhelp) ainsi que de l'étude du système d'information et de gestion concernant le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) pour répondre aux besoins exprimés par le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). En effet, le projet de LOM prévoit la constitution d'une base de données nationale sur le transport public particulier de personnes, recensant les informations relatives aux conducteurs, aux exploitants et aux véhicules du secteur ainsi que la dématérialisation des procédures administratives pour devenir professionnel du T3P. Ce secteur regroupe les taxis, les VTC, et les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR).

Les professionnels exploitants VTC suivis par le registre sont en nombre croissant : 43 000 à l'été 2019 (pour un flux de création annuel de 12 000). Il est donc prévu dans le cadre du projet de LOM d'y ajouter à court terme l'ensemble du secteur du transport public particulier (T3P) représentant 55 000 cartes professionnelles de conducteurs VTC, 80 000 cartes professionnelles de taxis, 60 000 autorisations de stationnement de taxis (ADS).

Contrôle du transport routier

0,55 M€ en AE et CP sont prévus pour permettre l'équipement informatique des agents chargés du contrôle des transports terrestres ainsi que leurs équipements de sécurité (boudriers, chaussures de sécurité, etc).

Ils financent enfin les sessions de coopération-échanges organisées sous l'égide d'*Euro Control Route* : une session multilatérale, qui permet de recevoir des agents de contrôle venant de plusieurs pays européens (accueil sur une semaine de 15 à 20 agents), une session bilatérale entre la France et l'Allemagne (accueil d'une dizaine de contrôleurs allemands et autant de français). Ces sessions sont organisées en DREAL.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Équipement du transport routier

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

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

En 2020, les crédits seront notamment ciblés sur l'amélioration et le renforcement de l'équipement des agents de contrôle :

- adaptation des outils de contrôle du nouveau tachygraphe (contrôle à distance) ;
- outils de contrôle pour la recherche de fraudes aux dispositifs anti-pollution ;
- développement de l'outil de verbalisation électronique (paiement immédiat...).

DEPENSES D'INTERVENTION

Soutien économique et social au transport routier :

1,96 M€ en AE et CP sont prévus à ce titre :

– **1,55 M€ en AE et CP** pour le fonctionnement du Comité national routier (CNR). Celui-ci constitue un lieu d'échanges et de réflexions de la profession de transporteurs routiers. L'un des rôles essentiels du CNR est de produire des éléments analytiques et synthétiques sur les coûts, qui sont utilisés notamment dans les négociations tarifaires avec les chargeurs. Le CNR est également chargé de mettre en place un indice gazole de référence ;

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

ACTION n° 51 0,0%**Sécurité ferroviaire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	0	0	40 000 000
Crédits de paiement	0	176 870	176 870	40 000 000

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

Sécurité des services de transports ferroviaires

La sécurité des passagers et des biens dans les transports terrestres concerne les équipements et matériels de transports (véhicules, mais aussi systèmes de transmission et d'alerte), les infrastructures et les ouvrages (tunnels ferroviaires, passages à niveau...). Elle nécessite ainsi des réglementations et des prescriptions techniques particulières pour le transport des marchandises dangereuses, afin d'en limiter les effets sur la santé et l'intégrité des personnes, mais aussi d'éviter les dommages à l'environnement (pollution). En matière de sécurité des transports guidés (métro, tramways), des remontées mécaniques et ferroviaires, des réglementations spécifiques ont également été édictées. En particulier, l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau a été modifié le 19 avril 2017. Cette modification permet de mieux définir les délais de fermeture et le type d'équipement pour chaque passage à niveau.

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

- Améliorer la connaissance de chaque passage à niveau et des risques qu'il peut présenter, pour définir, en fonction de ses spécificités, les aménagements les plus adaptés
- Accentuer la prévention
- Privilégier les mesures simples d'aménagement et de sécurisation des passages à niveau
- Instaurer une gouvernance adaptée

Il convient de noter que le nombre des passages à niveau figurant dans le Programme national de sécurisation a été divisé par 3 entre 1997 et 2018.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Dépenses d'intervention		176 870
Transferts aux entreprises		176 870
Total		176 870

Les 177 k€ de CP sur la loi de finances concerne le solde de la convention de financement des radios GSM-R (Global System for Mobile communications - Railways) pour le système de communication ferroviaire engagée en 2018.

FONDS DE CONCOURS

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

Mise en sécurité des passages à niveau et des tunnels

Une enveloppe de 40 M€ est prévue en AE et CP en 2020. En 2019, 153 passages à niveau (PN) faisant l'objet d'un projet d'investissement prioritaire (suppression ou aménagement) sont inscrits au programme de sécurisation nationale (PSN). Cet effort s'inscrit dans une politique de long terme de diminution du nombre de passages à niveau qui a permis, d'une part, d'investir depuis 1998 (État, SNCF Réseau et collectivités) en moyenne environ 50 M€ par an répartis entre les suppressions de PN (pour 2/3 du montant) et des automatisations ou équipements divers (pour 1/3 du montant), et d'autre part, de réduire d'environ 60 % le nombre de passages à niveau inscrits au programme de sécurisation nationale (364 en 2005 contre 153 en 2019).

De plus, les programmes d'automatisation des PN (actuellement équipés de seules croix de Saint-André) et d'amélioration de leur visibilité (remplacement des lampes actuelles par des feux à diodes sur les PN automatiques) se poursuivent.

Les crédits prévus en 2020 permettront également de contribuer au programme de sécurisation des tunnels ferroviaires, avec la création d'issues de secours dans le tunnel du RER C à Meudon qui devrait être achevé en 2021.

ACTION n° 52 1,2%

Transport aérien

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	36 992 000	36 992 000	0
Crédits de paiement	0	38 250 000	38 250 000	0

Soutenir le développement des infrastructures aéroportuaires

Après le transfert de 150 aérodromes de l'État aux collectivités territoriales et à leurs groupements achevés en 2007, un certain nombre d'actions en matière d'aménagement du territoire continuent à relever de l'État. Une partie notable

des interventions concernent l'outre-mer : investissement sur certains aérodromes d'État, exploitation d'aéroports en régie.

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

Le financement de certaines liaisons aériennes aux fins d'aménagement du territoire

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

15 M€ supplémentaires en autorisations d'engagement ont ainsi été budgétés en 2019 pour permettre le maintien de liaisons existantes (Agen-Paris, Castres-Paris, La Rochelle-Poitiers-Lyon et Tarbes-Paris) ou la création de liaisons nouvelles (Limoges-Lyon, Limoges-Paris, Quimper-Paris).

En 2019, l'État finance l'exploitation de dix liaisons aériennes métropolitaines de service public, deux en Guyane renouvelées pour 4 ans ainsi que la desserte internationale de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon. L'État continue par ailleurs à soutenir l'accessibilité aérienne internationale de Strasbourg dans le cadre du contrat triennal « Strasbourg Capitale européenne » au moyens de trois lignes vers Amsterdam, Prague et Madrid

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	4 700 000	4 850 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	4 700 000	4 850 000
Dépenses d'investissement	16 412 000	10 000 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	16 412 000	10 000 000
Dépenses d'intervention	15 880 000	23 400 000
Transferts aux entreprises	15 880 000	23 400 000
Total	36 992 000	38 250 000

Infrastructures aéroportuaires

Dépenses de fonctionnement

Elles sont destinées à l'entretien des deux aéroports exploités par les services de l'État dans le cadre de régies directes : Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna pour une dotation annuelle de 1,6 M€. Elles permettent également le financement de diverses prestations d'assistance et de conseil liées à la mise en œuvre des contrats de concession dont l'État est autorité concédante (3 M€).

Dépenses d'investissement

- une enveloppe annuelle de 1,5 M€ pour les aéroports de Saint-Pierre-Pointe-Blanche et de Wallis-Hihifo afin de préserver les équipements en condition opérationnelle ;
- la poursuite des travaux de l'aérogare particulièrement vétuste de Saint-Pierre Pointe Blanche (1,2M€ en AE et 2 M€ en CP) ;
- la réfection de la piste de l'aérodrome de Wallis Hihifo (10 M€ d'AE et 4 M€ en CP en 2020 et 6 M€ de CP en 2021) qui représente l'engagement le plus important en matière d'infrastructure aéroportuaire en 2020 ;

- la poursuite du programme d'investissement sur l'aérodrome de Futuna en vue de l'amélioration de la desserte entre Wallis et Futuna dans cadre des engagements du Président de la République concernant cette desserte (2,21 M€ en AE et 1 M€ en CP).

- la subvention d'équilibre de l'aéroport de Tahiti (ADT) : les autorisation d'occupation temporaire (AOT) des aérodromes de Bora-Bora, Raiatea et Rangiroa, qui arrivent à échéance le 31 mars 2020, prévoient que l'Etat subventionne les déficits d'exploitation et les investissements estimés à 1 M€ en 2020. Par ailleurs, il a été décidé le transfert en 2020 par l'Etat à la Polynésie française de ces 3 aérodromes. Au titre des ressources transférées dans le cadre de cette décentralisation, il est prévu 0,5 M€ en 2020 et 1 M€ par an à compter de 2021.

Dépenses d'intervention

Dans le domaine aéroportuaire, 2,2 M€ en CP sont prévus pour l'indemnisation de l'exploitant de l'aéroport de Toulon ainsi que 1 M€ en AE et CP pour le fonds de compensation des nuisances aériennes liées à l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Soutien aux lignes aériennes d'aménagement du territoire

Le soutien aux lignes d'aménagement du territoire est estimé en 2020 à 14,58 M€ en AE et 19,90 M€ en CP.

L'État participe, en métropole et outre-mer, au financement de l'exploitation de liaisons aériennes déficitaires mais considérées comme indispensables à l'aménagement du territoire dans le cadre de délégations de service public ou, en Guyane, dans le cadre d'un régime d'aides sociales mis en place par la région au profit de ses communes isolées.

En métropole et à Saint-Pierre-et-Miquelon, l'État intervient dans le cadre de conventions pluriannuelles (de 3 à 4 ans en métropole et de 5 ans pour Saint-Pierre-et-Miquelon) de délégation de service public (DSP) qui ont pour objectif de compenser le déficit d'exploitation des liaisons concernées en contrepartie du respect d'un niveau de service fixé par des obligations de service public (OSP). À l'exception de la desserte internationale de Saint-Pierre-et-Miquelon, que l'État subventionne seul, la charge de la compensation versée aux transporteurs est partagée entre l'État et les personnes publiques locales concernées.

En 2020, l'État participera ainsi au financement du renouvellement de la DSP Rodez-Paris (4 M€ en AE).

Les nouvelles liaisons qui se verront subventionnées en 2020 sont encore soumises à arbitrage, tout comme le montant définitif qui leur sera alloué. dans la limite de 5 M€ en AE.

Le dispositif visant à soutenir l'accessibilité aérienne internationale de Strasbourg dans le cadre du contrat triennal « Strasbourg Capitale européenne » comporte trois lignes renouvelées en 2019 et financées par l'État à hauteur de 4,2 M€ en CP en 2020

Enfin, le dispositif d'aide à caractère social actuellement en place en Guyane devrait faire l'objet d'une évolution vers une DSP en 2020, ce qui nécessitera la signature d'une nouvelle convention et nécessitera des AE spécifiques. (6 M€).

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

SYNTHÈSE DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Opérateur ou Subvention	LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire (P203)	0	0	0	0
VNF - Voies navigables de France (P203)	251 466	251 466	250 466	250 466
Subvention pour charges de service public	251 466	251 466	250 466	250 466
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France (P203)	0	0	0	0
SGP - Société du Grand Paris (P203)	0	0	0	0
SCSNE - Société du Canal Seine Nord Europe (P203)	0	0	0	0
Total	251 466	251 466	250 466	250 466
Total des subventions pour charges de service public	251 466	251 466	250 466	250 466
Total des dotations en fonds propres	0	0	0	0
Total des transferts	0	0	0	0

Le programme 203 finance uniquement VNF via une subvention pour charges de service public. Les autres opérateurs rattachés au programme : EPSF, l'AFITF et SGP sont, quant à eux, financés par des ressources affectées tandis que la part Etat du financement de la SCSNE est, à ce jour, prise sur les dotations de l'AFITF.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

EMPLOIS DES OPÉRATEURS

Intitulé de l'opérateur	LFI 2019				PLF 2020						
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			
			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés			dont apprentis	sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire			107				106				
VNF - Voies navigables de France			4 264	25			4 152	30			
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France											
SGP - Société du Grand Paris			430				585				
SCSNE - Société du Canal Seine Nord Europe			45				45				
Total			4 846	25			4 888	30			

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

PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

	ETPT
Emplois sous plafond 2019	4 846
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2019	
Impact du schéma d'emplois 2020	42
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2020	4 888

Rappel du schéma d'emplois 2020 en ETP	87
---	-----------

Le plafond d'emplois présenté prend en compte l'augmentation du plafond d'emplois sur la SGP (+200 ETP en 2020 pour un impact de +155 ETPT sur l'année) et des schémas d'emplois réalisés sur les autres opérateurs qui sont présentés dans la partie dédiée.

OPÉRATEURS

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2020. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2019 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2019 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2019 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, sans commentaires, dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

EPSF - ETABLISSEMENT PUBLIC DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE

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.

Basé à Amiens, cet établissement public administratif sous tutelle du Ministre chargé des transports dispose de la personnalité morale et est financé essentiellement par le droit de sécurité, une taxe de 0,5 % sur les péages ferroviaires. 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).

En 2020, le plafond de la taxe affectée qui permet d'assurer le fonctionnement de l'EPSF (« Droit de sécurité ») est augmenté de 3 M€ pour atteindre 13,2 M€. En 2021 le droit de sécurité payé par les entreprises ferroviaires sera supprimé, dans le cadre du programme de suppression des taxes à faible rendement porté par le Gouvernement. A partir de 2021 l'EPSF sera financé par le biais d'une dotation budgétaire inscrite sur le programme 203.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	0	0	0	0
Subvention pour charges de service public	0	0	0	0
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

L'EPSF ne bénéficie pas de financement par voie de subvention en 2019 et 2020.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	(en ETPT)	
	LFI 2019	PLF 2020
	(1)	
Emplois rémunérés par l'opérateur :	107,00	106,00
– sous plafond	107,00	106,00
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant

Pour 2020, le plafond d'emplois de l'EPSF est fixé à 106 ETPT.

AFITF - AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE

L'AFITF, opérateur aux missions progressivement élargies

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 modifié et codifié aux articles R. 1512-12 à R. 1512-19 du code des transports. Elle est administrée par un conseil d'administration composé de douze membres comprenant six représentants de l'État, un député et un sénateur, trois élus locaux et une personnalité qualifiée. Les nouveaux administrateurs composant le second collège ont été nommés par décret du 16 février 2018 et le nouveau président du conseil d'administration de l'Agence, M. Christophe Béchu, a été nommé par décret du 23 avril 2018.

À l'origine de la création de l'AFITF, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 avait planifié les infrastructures de transport majeures à réaliser d'ici 2025, dont les trois quarts non routières et l'AFITF devait apporter la part de l'État dans le financement de ces grands projets d'infrastructures. À partir de 2006, notamment à la suite de l'extension de son domaine d'intervention au financement des contrats de projets État-régions, l'AFITF est devenue l'acteur privilégié du financement de l'ensemble des infrastructures de transport (hors domaine aérien). Son champ d'intervention ne se limite donc pas aux grands projets d'infrastructures d'intérêt national, mais inclut les dépenses de modernisation, de gros entretien et de régénération des réseaux, et, pour les transports collectifs de personnes, les projets portés par les communautés d'agglomération.

L'Agence, en tant qu'opérateur du programme « Infrastructures et services de transports », participe directement aux trois objectifs du programme : réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports, améliorer la qualité des infrastructures de transport, et développer la part des modes alternatifs à la route. Elle participe au financement, par voie de fonds de concours, de l'ensemble des actions du programme 203, à l'exception des actions 47 « Fonctions support » et 52 « Transport aérien ».

Les dernières années ont connu une actualité s'agissant du financement des infrastructures de transport. À partir de l'automne 2017, les Assises de la mobilité ont permis une vaste consultation publique et le Conseil d'orientations des infrastructures (COI) a proposé des pistes pour la programmation et le financement des infrastructures de transport pour les prochaines années, proposant plusieurs scénarii. La loi d'orientation des mobilités, présentée en nouvelle lecture à l'Assemblée nationale début septembre 2019, propose de tirer les conséquences de ces différentes consultations et de fixer, dans son volet programmation, une trajectoire pour les prochaines années.

Les ressources de l'AFITF proviennent essentiellement du secteur routier . Après une dotation initiale de 4 milliards d'euros prélevée sur le produit de la cession en 2006 des parts de l'État dans les sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes, les ressources pérennes de l'agence sont issues :

- de la redevance domaniale versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (355 M€ prévus au budget initial 2019) ;
- de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) prélevée par les concessionnaires d'autoroutes (523 M€ prévus en LFI 2019) ;
- d'une partie du produit des amendes des radars automatiques du réseau routier national (226 M€ prévus au budget initial 2019) ;
- d'une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE – 1 205,8 M€ prévus en LFI 2019).

Par ailleurs, depuis 2015, l'AFITF bénéficie du versement d'une contribution volontaire exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour un montant total de 1,2 Md€ courants sur la durée des concessions autoroutières répartis en fonction du trafic de chaque concession. Ainsi, le budget 2019 de l'AFITF prévoit le versement de 60,3 M€ à ce titre. Le reliquat devant être versé progressivement jusqu'en 2030. En outre, la région Normandie verse à l'AFITF 35 M€ comme prévu par la convention relative au renouvellement du matériel roulant des lignes Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville et Paris-Rouen-Le Havre. Enfin 74,4 M€ de remboursements d'avances diverses sont également prévus en 2019 (budget rectificatif 1 de l'agence).

Concernant les paiements, les budgets successifs de l'Agence devraient permettre d'assurer le financement des grandes opérations d'infrastructures lancées depuis 2005, notamment les lignes à grande vitesse construites ou en cours de construction, la poursuite des contrats de plan État-régions 2015-2020, ainsi qu'un certain nombre d'investissements de développement ou de sécurité dans les domaines routier, ferroviaire, portuaire, fluvial, multimodal et des transports collectifs d'agglomération.

Bien que les engagements pour 2020 ne seront validés que dans le cadre du budget 2020 prévu pour décembre 2019, les ressources prévisionnelles de l'AFITF, incluant les nouvelles ressources prévues par le présent projet de loi de finances (éco-contribution sur les billets d'avion et évolution des réductions de TICPE pour le transport routier de marchandises) ont vocation à financer les opérations suivantes :

- les travaux de construction des LGV Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux), Bretagne-Pays de la Loire (Le Mans-Rennes) et du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier ;
- la poursuite de la modernisation et la régénération du réseau fluvial ;
- les appels à projet en cours pour les transports collectifs urbains, des contrats spécifiques à la modernisation du réseau de transports collectifs francilien (hors Grand Paris), des infrastructures routières et ferroviaires prévues dans le cadre du plan exceptionnel d'investissement (PEI) pour la Corse ;
- les contrats de plan État-régions (volet ferroviaire, routier, portuaire et littoral, fluvial, transports collectifs) ;
- les travaux de réalisation de la nouvelle route du littoral à La Réunion, de la liaison autoroutière L2 à Marseille, et d'amélioration de la sécurité de la route Centre Europe Atlantique ;
- la poursuite du soutien au programme d'équipement du réseau ferré national en radiotéléphonie GSM-R, du financement des programmes de mise en sécurité des tunnels routiers et ferroviaires, des suppressions de passages à niveau, des mises aux normes des infrastructures pour leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite, ainsi que des aménagements de régénération, de sécurité et de gestion de trafic sur le réseau routier national et de mise en sécurité des tunnels ;
- la poursuite de la modernisation des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire.

Ces moyens et leur répartition traduisent à la fois l'orientation du Gouvernement en faveur d'une remise à niveau des infrastructures de transport, d'une meilleure desserte du territoire national et d'un niveau de service élevé en faveur des déplacements du quotidien, mais aussi sa volonté de rééquilibrage effectif entre les différents modes de transport, au profit des modes alternatifs à la route, dans le cadre de la transition écologique.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	0	0	0	0
Subvention pour charges de service public	0	0	0	0
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

L'AFITF n'est pas financée par une subvention de l'Etat mais par une taxe affectée.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2019 (1)	PLF 2020
Emplois rémunérés par l'opérateur :		
– sous plafond		
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant

SGP - SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

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

Le Grand Paris Express, associé au plan de mobilisation pour les transports porté par le STIF et la région Île-de-France, constitue un plan unique de modernisation et de développement du réseau de transport francilien qui vise à renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire tout en améliorant la qualité de vie de ses usagers. La réalisation du Grand Paris Express dans le schéma qui a été présenté le 6 mars 2013 par le Premier ministre implique la construction de plus de 200 km de lignes de métro et de près de 70 nouvelles gares. Ce projet représente ainsi un défi technique et opérationnel de grande ampleur. Le coût de ce projet est aujourd'hui estimé à 35 Md€ val.2012.

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

L'activité de l'année 2019 sera dominée, en volume, par la poursuite des travaux de génie civil et souterrain de la ligne 15 Sud qui atteint son rythme de croisière dans l'exécution de ses marchés, et par la montée en puissance des travaux de la ligne 16.

Les principaux jalons prévus en 2019 sont les suivants :

Ligne 15 sud

Démarrage de six nouveaux tunneliers (à l'horizon de la fin de l'année 2019, huit tunneliers auront été lancés sur la ligne 15 Sud).

Lancement des travaux du Site de Maintenance et de Remisage de Champigny.

Ligne 16 – 17 sud – 14 nord

Poursuite des travaux de parois moulées et installation des premiers tunneliers pour un démarrage prévu fin 2019.

Ligne 15 est et Ligne 15 ouest

Poursuite des études, des travaux préparatoires et de la maîtrise foncière sur ces deux périmètres, pour lesquels un passage en conception-réalisation a été décidé à l'automne 2018.

Ligne 17 nord

Notification du marché de génie civil du premier lot (portion sud) et début des travaux correspondants.

Consultation des entreprises pour les travaux d'aménagement des premières gares et des ouvrages annexes associés.

Ligne 18

Lancement des avis d'appels à la concurrence des marchés relatifs au matériel roulant et aux automatismes de conduite et au centre d'exploitation et de maintenance de Palaiseau.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	0	0	0	0
Subvention pour charges de service public	0	0	0	0
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Depuis sa création, la SGP est bénéficiaire de plusieurs recettes fiscales mises en place par le législateur afin d'assurer le remboursement de sa dette. En 2019 la SGP est ainsi affectataire :

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

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	(en ETPT)	
	LFI 2019	PLF 2020
	(1)	
Emplois rémunérés par l'opérateur :	430,00	585,00
– sous plafond	430,00	585,00
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant

Compte tenu de la poursuite du très fort développement des chantiers du Grand Paris Express (GPE) et du changement d'échelle du projet dans son ensemble, le plafond d'emplois de la Société du Grand Paris fait l'objet d'un relèvement important à l'occasion du PLF 2020. Les effectifs supplémentaires viendront renforcer les capacités de pilotage du projet par la SGP.

VNF - VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Voies navigables de France (VNF), établissement public placé sous la tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire, gère le réseau de voies navigables de l'État qui lui a été confié. Celui-ci est constitué de 6 700 km de voies navigables, de plus de 3 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public en bordure de voie d'eau.

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

A la suite de l'audit rendu fin 2017 relatif à l'état du réseau fluvial géré par VNF, les orientations prévues dans le projet de loi d'orientation des mobilités confirment l'objectif d'une priorisation des investissements de régénération du réseau structurant dit « grand gabarit » et de modernisation du réseau fluvial.

Dans cette optique, il est prévu que VNF puisse bénéficier en 2020 de subventions d'investissements de l'AFITF afin d'accélérer la modernisation du réseau de VNF, de ses ouvrages et équipements, notamment à travers la téléconduite et l'automatisation des ouvrages, gage de davantage d'efficacité et de fiabilité au profit de ses usagers et d'amélioration de la productivité et de la sécurité de ses agents.

Les autres postes de ressources majeurs de VNF sont quasi-stabilisés en 2020. Ainsi, la subvention pour charges de service public est maintenue à un niveau quasi-équivalent à celui de 2019, à 250,5 M€ (251,5 M€ en 2019).

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	251 466	251 466	250 466	250 466
Subvention pour charges de service public	251 466	251 466	250 466	250 466
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
Total	251 466	251 466	250 466	250 466

La subvention pour charges de service public est maintenue à un niveau quasi-équivalent à celui de 2019, à 250,5 M€ (251,5 M€ en 2019). Le montant pris en compte par l'établissement dans ses comptes est net de la mise en réserve.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2019 (1)	PLF 2020
Emplois rémunérés par l'opérateur :	4 289,00	4 182,00
– sous plafond	4 264,00	4 152,00
– hors plafond	25,00	30,00
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant

Pour le PLF 2020, la réduction d'emplois sous plafond s'établit à 112 ETPT, soit une diminution de 2,6 % des effectifs de VNF qui s'établissent à 4 152 ETPT en 2020.

SCSNE - SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE NORD EUROPE

La Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, créé par l'ordonnance n°2016-489 du 21 avril 2016 puis par le décret n°2017-427 du 29 mars 2017. Sa mission est de réaliser l'infrastructure fluviale de 107 km de long, reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, et ainsi de renforcer le développement économique du réseau Seine-Escaut. Avant la création de la SCSNE, le projet était piloté par Voies navigables de France. Il a donné lieu à une déclaration d'utilité publique en 2008, prorogée en 2018. Le canal Seine-Nord Europe est un projet financé par l'Union européenne, l'Etat et les collectivités partenaires. Le Gouvernement a proposé, dans le projet de loi d'orientation des mobilités dont la 2e lecture à l'Assemblée nationale a démarré le 2 septembre 2019, la transformation en 2020 de l'établissement public Société du canal Seine-Nord Europe en établissement public local. Cet établissement public devrait néanmoins être encore un opérateur de l'Etat au 1er janvier 2020.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	0	0	0	0
Subvention pour charges de service public	0	0	0	0
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

De 2017 à 2020, la contribution de l'État au projet du canal Seine-Nord Europe se fait par le biais de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, et ne donne pas lieu à des dépenses du programme 203.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2019 (1)	PLF 2020
Emplois rémunérés par l'opérateur :	45,00	45,00
– sous plafond	45,00	45,00
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant