

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL  
MISSION MINISTÉRIELLE  
RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÉGLEMENT  
DU BUDGET ET D'APPROBATION DES COMPTES POUR

2019

## INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS





### PROGRAMME 203

---

#### INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS

<a href="#">Bilan stratégique du rapport annuel de performances</a>	4
<a href="#">Objectifs et indicateurs de performance</a>	11
<a href="#">Présentation des crédits et des dépenses fiscales</a>	21
<a href="#">Justification au premier euro</a>	31
<a href="#">Opérateurs</a>	71

## BILAN STRATÉGIQUE DU RAPPORT 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

L'année 2019 a été marquée par l'adoption de la loi d'orientation des mobilités (LOM) le 24 décembre 2019, qui revoit en profondeur la gouvernance des mobilités et confirme le passage d'une politique des transports orientée vers les grands projets à une politique des mobilités mobilisant l'énergie de l'ensemble des acteurs, publics ou privés, nationaux et locaux et utilisant les nouveaux leviers de la technologie.

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

**S'agissant du secteur ferroviaire**, l'année 2019 a vu la suite de la mise en œuvre de la loi n° 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire qui s'articule autour des axes suivants :

- **la transformation du groupe public ferroviaire** : pour en faire, au 1<sup>er</sup> 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 a été fixée, par la loi, au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Cette mesure s'accompagne de la négociation, en 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 encadre 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 Md€ de dette de SNCF Réseau par l'État, en deux phases : 25 Md€ en 2020 et 10 Md€ en 2022. Dans ce cadre, la loi n°2019-1479 de finances pour 2020 a ainsi autorisé l'État à reprendre 25 Md€ de dette de SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

En parallèle une démarche globale d'amélioration de la productivité devra permettre d'atteindre un modèle économique 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 et tout portage de demandes de tiers.

- **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 premières ordonnances et les textes réglementaires prévus par la loi ont été publiés en 2018 et 2019. Ils portent principalement sur les dispositions relatives à l'ouverture à la concurrence et sur la transposition du pilier technique du 4ème paquet ferroviaire concernant l'interopérabilité et la sécurité, ainsi que sur les modalités de transformation du groupe public ferroviaire. L'année 2019 a ainsi permis de finaliser la transformation des trois établissements publics du groupe SNCF en sociétés anonymes pleinement opérationnelles au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, l'EPIC SNCF a été transformé en société nationale à capitaux publics, détenant intégralement les sociétés SNCF Réseau et SNCF Voyageurs. La gestion des gares a été unifiée au 1<sup>er</sup> janvier 2020 au sein d'une filiale dédiée de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions. Par ailleurs une filiale de la SNCF, Fret SNCF, est chargée des activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de marchandises.

La priorité donnée à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains. L'objectif est ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains, grâce à la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés, les autorités organisatrices régionales, les autorités organisatrices de la mobilité locales et SNCF Réseau. Ce dernier est ainsi chargé de réaliser un schéma directeur des services express métropolitains qui sera prochainement remis.

Parallèlement, afin d'améliorer la situation des lignes de desserte fine du territoire, le préfet Philizot a réalisé tout au long de l'année 2019, à la demande du Gouvernement, une mission, dans le cadre d'une démarche partenariale avec les Régions et SNCF Réseau avec pour objectif de proposer rapidement, dans le respect des trajectoires financières de SNCF Réseau et de la loi d'orientation des mobilités un plan d'action ligne par ligne à même de répondre à la diversité des contextes rencontrés.

L'État a par ailleurs pris le parti de mobiliser prioritairement les crédits des CPER 2015-2020 sur des opérations visant à améliorer la régularité, la fiabilité et les performances des lignes ferroviaires les plus circulées, y compris sur le réseau régional. Près de 208 M€ ont ainsi été investis à ce titre par l'État en 2019.

En 2019, l'effort d'amélioration de la qualité du transport sur les trains du quotidien s'est également traduit par la poursuite du renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire engagé fin 2013. Dans ce cadre, après les 34 premières rames neuves Coradia Liner bimodes qui ont été déployées en 2017, ce sont 30 autres rames Alstom qui ont été mises en circulation entre fin 2018 et 2019. En outre, fin 2019, le marché de renouvellement du matériel roulant des rames des lignes structurantes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse a été signé par la SNCF auprès du constructeur CAF. L'État, via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), a signé avec la SNCF la convention permettant le financement de ces rames à hauteur de 700 M€.

Les travaux de la section transfrontalière de la **liaison ferroviaire Lyon-Turin** se sont poursuivis sous la maîtrise d'ouvrage du promoteur public binational Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT). Ainsi, le premier tunnelier de l'opération a achevé d'excaver les 9 premiers kilomètres du tunnel de base en septembre 2019.

Dans le **domaine du fret ferroviaire**, plusieurs mesures de relance ont été poursuivies ou mises en œuvre : la remise en état du réseau capillaire fret et des voies de services, et la révision à la baisse de la trajectoire d'indexation des péages acquittés par les transporteurs, donnant lieu à une compensation, pour SNCF Réseau, du différentiel versée par l'État.

Concernant le **réseau routier national non concédé**, la priorité à l'entretien et à la régénération du réseau existant est clairement affirmée par le Gouvernement. Elle s'est traduite par un effort supplémentaire sur les crédits d'entretien et de régénération en 2018, qui s'est poursuivi en 2019. L'usage de ces crédits est optimisé pour préserver au mieux l'état du patrimoine et prévenir ainsi les risques 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 désormais accessibles sur le site du Ministère.

La viabilité du réseau constitue une deuxième priorité, qui se traduit par les actions d'exploitation des DIR, organisées selon un modèle industriel et en voie de certification, 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 régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. En complément des systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du trafic, le projet SCOP@F explore l'échange d'information entre véhicules et infrastructure.

A travers le volet "mobilité" des contrats de plan État-région et, pour l'outre-mer en Guyane et à Mayotte, des contrats de convergence et de transformation, le développement et la modernisation **du réseau routier national non concédé** se sont poursuivis, avec les objectifs suivants :

- améliorer la qualité de vie des riverains, notamment par la réalisation de déviations ;
- répondre aux besoins de sécurité, notamment par des rectifications de tracés ;
- répondre aux problèmes localisés de congestion en fiabilisant les temps de parcours, notamment par des élargissements ou la réalisation de créneaux de dépassement ;
- améliorer l'accessibilité aux services dans les zones à l'écart des réseaux rapides.

Les grands projets routiers continuent également d'avancer :

- La procédure de déclaration d'utilité publique de la liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains a été menée à bien et le décret de déclaration d'utilité publique (DUP) a été publié le 27 décembre 2019 ;
- Les contentieux contre la DUP de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines ont été purgés et le dossier des engagements de l'Etat a été publié en juillet 2019 ;
- La procédure d'appel d'offre en vue de la désignation d'un concessionnaire pour l'aménagement de la RCEA dans le département de l'Allier s'est poursuivie ;
- Le bilan de la concertation engagée en fin d'année 2018 concernant l'aménagement du sillon mosellan a été publié en juin 2019 et acte la poursuite des études en vue d'une enquête publique avant la fin du CPER actuel.
- A la suite de la décision de la CNDP datant du mois de mai 2019 d'organiser un débat public concernant l'amélioration de la liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, l'État s'est engagé dans la préparation du débat et notamment du dossier du maître d'ouvrage qui sera mis à disposition du public pendant cette phase de participation qui se tiendra à partir d'avril 2020.
- Les opérations, ou tranches d'opération, mises en service en 2019 concernent principalement les réalisations d'aménagements routiers ou les créations de voies nouvelles (dont différents tronçons de la RCEA Saône-et-Loire).

S'agissant du **réseau routier national concédé**, ont été réalisées des opérations financées par les sociétés autoroutières, au titre de l'entretien normal ou d'une contractualisation spécifique avec l'État au travers des anciens contrats de plan, du plan de relance autoroutier (PRA) de 2015, et du plan d'investissement autoroutier (PIA) de 2018, afin d'améliorer la capacité du réseau. En 2019, ont notamment été mis en service les travaux du prolongement de l'autoroute A16 sur la section L'Isle-Adam-Francilienne et de l'amorce autoroutière de l'A406 au sud de Mâcon sur la RN79.

Dans le détail, le PIA, annoncé en 2016 par le Président de la République, entré en vigueur en 2018, d'un montant de près de 700 M€, comprend la réalisation de nouveaux échangeurs ou diffuseurs autoroutiers visant à répondre aux besoins de mobilité au quotidien, à améliorer le développement économique et la desserte des territoires, ainsi que des opérations de préservation de l'environnement et des opérations de création de parkings de covoiturage aux abords des autoroutes. Les collectivités locales porteuses depuis des années des projets utiles à la desserte de leur territoire assurent environ la moitié du financement des nouveaux diffuseurs autoroutiers prévus dans le plan.

La réalisation d'opérations d'investissements en faveur de l'environnement a ainsi pris un nouvel essor sur le réseau concédé. Aux opérations inscrites au plan de relance autoroutier (PRA) arrêté en 2015, dont la plupart sont en 2019 en cours de travaux, par exemple, les programmes de réalisation d'éco-ponts et de passages pour la petite faune, la mise en place de parkings de covoiturage, et l'amélioration de la qualité des aires de repos, se sont ajoutées les opérations du PIA dédiées à l'insertion environnementale du réseau (ouvrages de franchissement pour la faune, amélioration du traitement des eaux de ruissellement, suppression de points noirs bruit, développement du covoiturage) .

Concernant le **réseau fluvial**, Voies navigables de France a bénéficié dès 2019 de la dynamique enclenchée par la LOM pour la régénération et la modernisation des infrastructures, grâce à un soutien de l'AFITF de 96 M€, en nette augmentation par rapport à 2017 et 2018. VNF a ainsi consacré plus de 250 M€ d'autorisations d'engagement aux investissements sur son réseau. Cela inclut notamment le lancement du marché pour la rénovation et l'allongement des écluses de Méricourt, une opération majeure pour la sécurisation de la navigation sur l'axe Seine.

En outre, afin de permettre au transport fluvial de marchandises de se renforcer comme un mode de transport plus propre et une solution crédible à la congestion routière, l'État a continué en 2019 à apporter sa contribution financière au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI), mis en œuvre et financé par VNF, notamment dans une dynamique de verdissement de la flotte.

S'agissant du projet de **canal Seine-Nord-Europe** qui doit relier l'axe séquanien au réseau fluvial Nord Europe, le Gouvernement a confirmé son engagement en faveur du projet en signant, le 22 novembre 2019, la convention de financement et de réalisation du canal Seine-Nord Europe. L'État contribue ainsi au projet à hauteur de 1,1Md€ via l'AFITF. Le Gouvernement a également approuvé la décision d'exécution de la Commission européenne du 27 juin 2019 sur le projet Seine-Escaut, permettant de fixer un calendrier partagé du projet avec l'Europe, dans la perspective des prochains programmes financiers européens. Enfin, la LOM prévoit la transformation de la Société du Canal Seine-Nord Europe, maître d'ouvrage du projet, en établissement public local, au plus tard le 1er avril 2020, permettant le pilotage du projet par les collectivités des Hauts-de-France, comme elles en ont fait la demande. Toutes les conditions sont donc désormais réunies pour permettre le lancement de ce grand projet d'infrastructure.

**Dans le domaine portuaire**, les opérations réalisées s'inscrivent dans le cadre des orientations de la stratégie nationale portuaire et des opérations relevant des projets stratégiques des grands ports maritimes. En 2019, la gouvernance des grands ports maritimes a été renouvelée et la nouvelle génération des projets stratégiques est en cours de finalisation ou déjà opérationnelle pour certains ports.

Pour les outre-mer, l'un des principaux enjeux pour 2019 a été à la fois la recherche d'une croissance du secteur de la croisière et une augmentation du trafic de transbordement de conteneurs, nécessitant la poursuite des travaux de modernisation.

Plus globalement, pour l'ensemble des grands ports maritimes, la poursuite des opérations d'investissement a permis 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.

La réflexion engagée sur le modèle économique des grands ports maritimes doit permettre de trouver les leviers au renforcement de leur compétitivité et de leur attractivité à l'échelle européenne et mondiale. Les mouvements sociaux de fin 2019-début 2020 ont impacté très fortement l'activité des ports et entraîné un report vers d'autres places concurrentes européennes. Les effets quantifiés seront connus en détail d'ici la fin du premier semestre 2020. Par ailleurs, les conséquences du Brexit, tant en termes de procédures que d'adaptation potentielle des équipements et des dispositifs de contrôle, restent un sujet d'attention majeur.

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/ferroutage et d'autoroutes de la mer, s'est poursuivi. Ceci se traduit notamment par la prolongation de l'aide au transport combiné déjà existante pour une nouvelle période de 5 ans ayant reçu l'accord de la Commission européenne le 29 octobre 2019.

**Concernant les transports urbains**, l'État soutient le développement des transports collectifs en site propre hors Île-de-France à travers des appels à projets dédiés. Les aides de l'État attribuées dans ce cadre sont délivrées directement par l'AFITF. Trois appels à projets se sont déroulés depuis 2008, mobilisant plus de 1,6 Md€ permettant de construire ou d'améliorer plus de 2 000 km de lignes.

L'Île-de-France concentre le plus grand nombre de déplacements en transports urbains en France. Outre la création de nouvelles lignes structurantes dans un objectif de rééquilibrage territorial, la saturation des réseaux déjà existants nécessite d'intervenir en faveur de leur désengorgement et de leur amélioration (schéma directeurs de lignes). Ces opérations sont cofinancées par l'État au titre du contrat de plan État-région 2015-2020. En 2019, les principaux projets concernés sont le prolongement du RER E et de la ligne 11 du métro ou encore la création du tramway express T12 entre Évry et Massy.

Le réseau de métro automatique du Grand Paris Express est réalisé par la Société du Grand Paris (SGP). A la suite du rapport de la Cour des Comptes sur la SGP, le Gouvernement a confirmé en février 2018 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. Des ressources supplémentaires ont également été affectées à la SGP dans la loi de finances pour 2019 afin de consolider son modèle économique, au regard de l'actualisation à la hausse des coûts du Grand Paris Express en 2018.

D'autre part, les transports en commun en Île-de-France sont, depuis la loi ORTF du 8 décembre 2009, progressivement ouverts à la concurrence. Ainsi, depuis cette date, tous les nouveaux services sont attribués après mise en concurrence par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité dans la région Île-de-France. Ce sera notamment le cas des futures lignes du métro Grand Paris Express. Les réseaux de bus existants de la RATP seront quant à eux ouverts à la concurrence après le 31 décembre 2024.

L'État a soutenu en 2019 l'innovation et les expérimentations de nouvelles **solutions de mobilités**, en particulier grâce au numérique. Ainsi, la démarche « France Mobilités » lancée fin 2018, en parallèle de l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités soutient l'expérimentation et le déploiement de solutions innovantes répondant aux besoins de mobilité, anime et fédère de manière partenariale l'écosystème des mobilités. Appuyés grâce aux expérimentations et aux opérations pilotes ayant un caractère stratégique, les besoins en matière d'évolution des réglementations et de législations sont pris en compte et s'appuient sur une très bonne connaissance du terrain professionnel. La démarche permet également d'évaluer et de diffuser les bonnes pratiques sur l'ensemble du territoire, en relation étroite avec un réseau de collectivités et d'opérateurs volontaires, en particulier grâce à la plateforme numérique de capitalisation et de mise en relation « France Mobilités ».

L'État poursuit par ailleurs son soutien aux acteurs de l'innovation pour une mobilité intelligente. Il a mis en place en 2019 le point d'accès national aux données de l'information multimodale qui aidera au déploiement de services d'information et de billettique multimodales de meilleure qualité. Il a en outre lancé la mobilisation pour le covoiturage du quotidien, avec l'objectif de tripler le nombre de trajets covoiturés d'ici 2024. Dans ce cadre a été initiée la start-up d'État « Preuve de covoiturage » destinée à faciliter la mise en place de dispositifs d'aides financières par les collectivités locales et les entreprises.

Sur la base des travaux des Assises nationales de la mobilité, le Gouvernement a lancé un **plan vélo et mobilités actives** dont l'objectif est de multiplier par trois la part du vélo dans nos trajets, en passant d'une part de 2,7 % à 9 % en 2024.

De nombreux ministères sont impliqués directement dans sa réalisation aux côtés du MTES.

Ce 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.

Dans ce cadre, l'État assure un cofinancement d'infrastructures cyclables, aux côtés des collectivités locales. Ces appels à projets sont inscrits dans la programmation des infrastructures de la loi d'orientation des mobilités. Ils sont consacrés à la résorption de discontinuités d'itinéraires cyclables qui pénalisent la sécurité et la qualité du trajet des cyclistes et fait l'objet d'un appel à projets annuel. En 2019, cet appel à projets « Continuités cyclables » a connu un fort succès avec 275 dossiers reçus sur 170 territoires. 112 lauréats pour 153 projets ont été retenus à l'issue du processus de sélection. Le montant total de subventions engagées en 2019 est de 43 M€ pour 250 M€ d'investissements.

**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. La France est engagée dans son développement selon les principes suivants :

- progressivité de l'approche, fondée sur l'expérience (« learning by doing ») ;
- prééminence des enjeux de sécurité routière et de cybersécurité ;
- importance de l'expérimentation pour évaluer les impacts et les risques ;
- coopération étroite entre autorités publiques et industriels pour élaborer un cadre réglementaire étayé par l'analyse des impacts et des risques ;
- vigilance sur les impacts sur la mobilité, l'environnement et l'acceptabilité ;
- ouverture sur tous les cas d'usage.

Enfin, le développement des transports propres constitue l'un des axes de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Dans ce cadre, l'État et ses établissements publics sont directement concernés par l'obligation de renouvellement progressif des flottes publiques par des véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques. La loi définit des documents stratégiques qui précisent l'implication des différents secteurs, notamment les transports, pour l'atteinte des objectifs fixés : la stratégie pour le développement de la mobilité propre (SDMP soumise à la consultation du public en janvier 2020), la stratégie nationale bas-carbone (SNBC soumise à la consultation du public en janvier 2020) et le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA, publié le 9 mai 2017). La publication du Cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes (CANCA le 7 février 2017) en réponse à la directive 2014/94 participe à l'atteinte de ces objectifs.

Parmi les politiques mises en place afin d'atteindre ces objectifs, le nouveau programme d'engagements volontaires pour l'environnement (programme EVE), mis en place par la DGITM, la DGEC et l'ADEME, en concertation avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier est entré dans sa phase opérationnelle. Jusqu'à fin 2020, ce programme, mobilisant des certificats d'économie d'énergie, porte comme 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.

Dans le **secteur du transport routier**, le ministère a soutenu auprès des instances européennes des positions fortes visant la clarification et une meilleure application des règles dans la lutte contre les pratiques de concurrence déloyale et de dumping social mais aussi à assurer aux salariés du secteur des conditions de travail, de sécurité et d'emploi plus protectrices.

Ce travail a été réalisé en coordination avec les États membres de l'Alliance du routier, créée en 2017 à l'initiative de la France et de l'Allemagne et a permis d'obtenir des résultats significatifs dans le cadre du processus législatif dit « paquet mobilité », initié par la Commission européenne courant 2017 avec pour objectif de réviser les textes relatifs au transport routier. Les avancées obtenues à l'issue des trilogues de fin 2019 permettent d'espérer, mi 2020, l'adoption définitive de mesures permettant une meilleure protection des salariés du secteur et une concurrence plus équilibrée notamment par un renforcement des moyens de contrôle. L'extension du champ d'application du tachygraphe intelligent et l'accélération de son déploiement sont ainsi à signaler parmi les avancées marquantes de ces discussions.

Dans ce contexte, les activités de contrôle constituent une priorité d'action pour l'année 2019 réaffirmée par le Gouvernement. Assurées au niveau des DREAL et en coordination avec les autres ministères concernés (Intérieur, Économie), elles constituent un élément essentiel du dispositif de régulation.

Le développement d'outils de contrôle plus performants est à signaler et sera poursuivi en 2020. Les outils d'analyse des données du tachygraphe intelligent, de sanction par procès-verbaux électroniques et la préparation du déploiement du contrôle sanction automatisé des surcharges illustrent les projets portés par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer en la matière.

Dans le secteur du transport particulier de personnes (T3P), le ministère a contribué à l'évolution du cadre législatif et réglementaire relatif à l'accès aux professions et aux conditions d'exercice de l'activité en particulier sur le plan social. Il a également développé de nouvelles actions dans le cadre de la lutte contre les fraudes telles qu'un outil permettant de vérifier la validité des cartes professionnelles de conducteurs VTC ou l'opération de renouvellement total des cartes papier qui ont été délivrées jusqu'en septembre 2017, en complément de la poursuite des actions de contrôle réalisées sur le terrain dans un cadre interministériel.

Au niveau européen, la capacité des États à assurer des contrôles efficaces et harmonisés du transport routier et de la chaîne logistique est déterminante. La France participe activement au processus de mutation et de pérennisation d'Euro-Contrôle-Route, instance intergouvernementale de coopération européenne dont l'objet est de promouvoir une convergence des pratiques de contrôle, notamment dans la lutte contre des fraudes de plus en plus sophistiquées et qui se jouent des frontières.

Dans le **secteur aérien**, l'État poursuit notamment sa politique de lutte contre les nuisances sonores aériennes

**RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE**

<b>OBJECTIF 1</b>	<b>Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports</b>
INDICATEUR 1.1	Intérêt socio-économique des opérations
<b>OBJECTIF 2</b>	<b>Améliorer la qualité des infrastructures de transports</b>
INDICATEUR 2.1	Coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré
INDICATEUR 2.2	État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial
<b>OBJECTIF 3</b>	<b>Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route</b>
INDICATEUR 3.1	Part modale des transports non routiers
INDICATEUR 3.2	Part de marché des grands ports maritimes
INDICATEUR 3.3	Contrôle des transports routiers

## OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

## OBJECTIF 1

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

## INDICATEUR 1.1

Intérêt socio-économique des opérations

(du point de vue du contribuable)

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

## Commentaires techniques

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

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

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

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

Ce sous-indicateur concerne :

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

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

Les opérations prises en compte au titre du RAP 2019 sont les suivantes :

Opérations prises en compte au titre de 2019	Montant (M€) (1)	Conditions économiques	Taux d'actualisation	Valeur actualisée nette par euro public investi (en €) (2)	Montant investi valorisé (1)*(2)
BNCF RESEAU - Contournement ferroviaires Donges	140,5	janv.-17	4,5%	-1,30	-182,7
BNCF RESEAU - Modernisation La Roche - La Rochelle	141,9	janv.-15	4,5%	4,00	567,6
BNCF RESEAU - Electrification Paris-Troyes (Phase 1, tranche 2)	159,6	juin-10	4,5%	0,40	63,8
BNCF RESEAU - Tram Train Massy Evry	170,9	juin-11	4,5%	-0,52	-88,9
BNCF RESEAU - Modernisation Dol - Dinan	24,5	janv.-17	4,5%	-1,50	-36,7
BNCF RESEAU - Eole (Convention RER 4)	3377,3	mai-19	4,5%	0,53	1790,0
BNCF RESEAU - Transfert Nantes Etat-Nantes Bottereau	108,2	janv.-14	4,5%	-0,91	-98,6
BNCF - Réseau - Tranche 2019 des travaux de la création d'une 4ème voie entre Strasbourg et Vendenheim	15,2	courant à terminaison	4,5%	0,62	9,4
BNCF - Réseau - Aménagement gare de Saint André le Gaz	25,7	janv.-12	4,5%	-0,11	-2,8
VNF - Recalibrage de la Lys	126,0	janv.-14	4,5%	-0,52	-65,5
<b>Total 2019</b>	<b>4287,8</b>			<b>0,5</b>	<b>1957,6</b>

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

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

### 1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

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

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

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

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

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

(1) Le calcul se conforme à l'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.

Il est à noter qu'à l'occasion du PAP 2019, une redéfinition du périmètre de cet indicateur a été mise en œuvre limitant les opérations à celles dont le montant est supérieur à 20 M€.

Afin de conserver un périmètre constant de comparaison des réalisations, les valeurs médianes des réalisations 2016 et 2017 ont été recalculées et intégrées au tableau des valeurs dès le PAP 2019.

Ainsi, la réalisation 2017 à 2,05 tient compte de ce seuil de 20 M€.

Le calcul de la réalisation 2019 du sous-indicateur 1.1.2 est basé sur le tableau ci-dessous :

Dpt	vale	Libellé opération	Coût total de l'opération (en M€) (1)	Bénéfice actualisé (en M€)	Investissement (en M€) (2)	Bénéfice actualisé par euro investi (en €)
43	RN102	43 – RN102 – Déviation d'Arvant	60,1	40,6	20,3	2,0
68	RN59	68 – RN59 – Déviation de Châteaenais	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 à 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
<b>TOTAL 2019</b>				<b>795,3</b>	<b>386,0</b>	<b>2,1</b>

Sur ces sept opérations, la valeur médiane correspond à la quatrième valeur (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 tutélares en vigueur. Le calcul socio-économique des projets est mené en conformité avec l'instruction gouvernementale en vigueur à la date de réalisation de l'étude socio-économique.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

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

Le calcul du bénéfice socio-économique actualisé ramené à l'euro public investi est pour l'année 2019 de 0,5 € par euro investi, inférieur à 1. Il est bien inférieur à la cible de 1,5 € de bénéfice socio-économique par euro investi. Il est également légèrement inférieur à la prévision 2019 (0,6) compte tenu de l'évolution du panier d'opérations ferroviaires éligibles au calcul de cet indicateur. En effet, dans le domaine ferroviaire, une nouvelle convention intègre le calcul (transfert Nantes Etat et Nantes Blottereau) introduisant un intérêt socio-économique négatif (- 0,91) qui a pu être compensé par le retrait de l'opération relative à la mise en œuvre du GSMR-R sur l'axe Mantes Cherbourg, initialement prévue en décembre 2019 mais décalée à 2020 et qui affichait également un intérêt négatif de - 0,15.

Mais c'est surtout le report à avril 2020 de la signature de la convention de financement prévue pour la création de la voie L de Lyon Part Dieu (phase 2) qui affichait un bénéfice de 6,8 qui justifie la baisse de l'indicateur sur l'ensemble des opérations par rapport à la prévision, la faisant disparaître du calcul pour 2019.

Il est à noter que l'opération de modernisation de La Roche – La Rochelle subit une augmentation de coûts significative de 14 M€ par suite de conditions de marché très défavorables et que la convention d'Eole reprend uniquement la partie de RER 4 concernant 2020 et 2021 et non l'ensemble des phases.

Sur la partie fluviale, la rentabilité socio-économique négative mentionnée pour l'opération de recalibrage de la Lys mitoyenne s'explique par le fait qu'elle est analysée de façon isolée.

Aucune opération portuaire n'entre dans le champ de cet indicateur en 2019.

### Indicateurs 1.1.2 – Intérêt socio-économique des opérations routières

Dans le domaine routier, sept opérations pour lesquelles la rentabilité socio-économique est calculée ont fait l'objet d'une première affectation d'autorisations d'engagement au titre des travaux en 2018. La réalisation 2019 est de 2 (valeur médiane). Celle-ci est conforme à la prévision actualisée de 2019 mais est plus basse que la réalisation 2018 et reste inférieure à la cible 2020. Cela s'explique par la réalisation d'opérations en majorité sur des liaisons interurbaines qui présentent de fait une rentabilité moindre qu'en milieu urbain ou périurbain où le trafic et le gain de temps sont plus importants.

## OBJECTIF 2

Améliorer la qualité des infrastructures de transports

### INDICATEUR 2.1

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	k€ courants par km	1364	1546	1268	1336	1415 (provisoire)	<1305
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	k€ courants par km	51,91	54,19	52,65	52,78	55,63 (provisoire)	<53,4

#### Commentaires techniques

Sources des données : SNCF Réseau

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

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

C'est dans ce contexte que les résultats pour les années 2017 et 2018 ont été mis à jour à l'occasion de la rédaction du PAP 2020.

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

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

Cet indicateur était calculé, avant la mise en œuvre de la réforme ferroviaire de 2014, en rapportant au kilométrage total de voies du réseau ferré national le montant facturé à RFF par la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué pour l'entretien du réseau. La rémunération de cette

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

mission était fixée dans la convention de gestion de l'infrastructure passée entre RFF et la SNCF. Avec la création du gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau, cette convention n'a plus lieu d'être. Pour autant le coût de l'entretien reste suivi en interne, et l'indicateur est reconstruit à partir des données issues des systèmes de gestion de SNCF Réseau.

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

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
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	16,05 (valeur 2018)	>17
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	88,3	88,9	89	89	88,9	>87,7
État des voies du réseau ferré national	mm	0,91	0,9	1,02	1,02	0,90	<1,02
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	98,2	96,1	98	98,0	97,93	98

**Commentaires techniques****Indicateurs 2.2.1 État des structures de chaussées sur le réseau 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 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, fait l'objet d'un travail de modernisation depuis plusieurs années.

Cette nouvelle méthodologie sera susceptible de qualifier plus finement le linéaire de chaussées dont l'état de surface ou structurel nécessite une régénération généralisée en bénéficiant de technologies nouvelles de relevé de l'état de dégradations des chaussées. La mesure issue de cette nouvelle démarche est susceptible d'être traduite dans un nouvel indicateur qui pourra être mis en œuvre à l'occasion du PAP 2021.

**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 par tiers relevés chaque année.

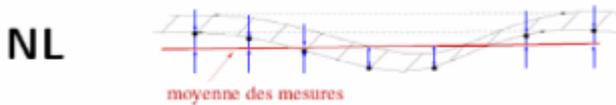
Par souci d'homogénéité avec l'indicateur sur les chaussées, l'indicateur sur les ouvrages d'art est depuis 2017 un indicateur consolidé calculé en fonction des 3 années glissantes N-1, N-2 et N-3. Les valeurs des années précédentes ont été recalculées selon cette nouvelle méthode.

**2.2.3 État des voies du réseau ferré national**

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

Sources des données : SNCF-réseau.

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



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

## ANALYSE DES RÉSULTATS

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

#### Indicateur 2.1.1 – Coût kilométrique moyen des opérations de régénération du réseau ferré

Bien qu'en baisse par rapport à 2018, le coût provisoire 2019 des opérations de régénération du réseau ferré reste élevé (+5% par rapport au prévisionnel et +12% par rapport à l'objectif). Il est tiré vers le haut par une production relativement faible des Suites Rapides nationales (*méthode de renouvellement rapide des voies par l'utilisation d'une usine roulante, intégrant une succession d'engins de travaux mécanisés lourds (train-travaux), intervenant de façon simultanée. Ces travaux sont réalisés par des entreprises externes*).

A noter que les pannes d'engins représentent environ 70% des causes des difficultés rencontrées sur les Suites Rapides. Elles font l'objet de demandes spécifiques vis-à-vis des entreprises pour obtenir une amélioration de leur maintenance et de gestion de ces pannes.

#### Indicateur 2.1.2 – Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien du réseau ferré

Le coût kilométrique moyen des opérations d'entretien comprend le coût du réseau y compris loyers de maintenance sur PPP (GSMR notamment) mais n'inclut pas la convention de services en gare (CSG). Le chiffre présenté à ce stade (55,63 k€ courants par km) reste une première approximation en cours de fiabilisation. L'augmentation des coûts relative à cette première approximation doit être fiabilisée avant de pouvoir être en mesure de réaliser l'analyse prix/volume/performance par destination. Les chiffres pourront être consolidés lors du PAP pour 2021.

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

#### Indicateurs 2.2.1 – État des structures de chaussées du réseau routier national non concédé

La méthode d'auscultation des chaussées étant en cours de révision, la seule valeur disponible de l'état du réseau sous la forme présentée dans le PAP 2019 (note sur 20) est celle du RAP 2018 établie à 16,05.

#### Indicateurs 2.2.2 – État des ouvrages d'art du réseau routier national non concédé

La valeur de cet indicateur se stabilise à 88,9 % en 2019. Les actions de rénovation des ouvrages d'art ont permis de compenser la dégradation tendancielle annuelle de ce patrimoine en limitant le taux d'ouvrages en mauvais état structurel.

La surface de ponts considérée comme en « mauvais état » (ouvrages notés 3 et 3U) représentent désormais 11,07 % de la surface totale des ponts (contre 11,08 % en 2018). Les ouvrages classés 3U (dégradés et urgents) représentent 1,42 % de la surface totale des ponts du réseau routier national non concédé contre 1,25 % en 2018. Néanmoins le nombre d'ouvrages en mauvais état structurel reste en proportion équivalente entre 2019 et 2018 (1,1%), soit 128 ponts à réparer urgemment contre 131 en 2018.

Dans le même temps, la surface de ponts nécessitant un entretien spécialisé pour prévenir des dégradations rapides de leur structure à court terme (ouvrages notés 2E) représente désormais 33% (contre 32,3 % en 2018) de la surface totale des ponts . Le nombre de ponts notés 2E quant à lui diminue en 2019, passant de 59,05 % à 58,7 % du parc évalué.

### Indicateur 2.2.3 – État des voies du réseau ferré national

La politique de régénération des voies sur le réseau structurant n'a pas encore permis un rajeunissement significatif de ce patrimoine, et il était même craint une dégradation compte-tenu des grèves qui ont diminué le volume des opérations au cours de l'année 2018.

Pour autant, il apparaît, compte-tenu de l'inertie propre à cet indicateur, que l'effet de ces grèves n'est pas constaté sur la valeur 2019.

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

En 2019, le taux de disponibilité s'établit à 97,93 % sur le réseau principal géré par VNF. Le programme de travaux génère une gêne pour la navigation pendant la durée des chantiers mais offre une perspective d'amélioration de service rendu à l'utilisateur. Pour la cible 2020 (98 %) une vigilance sera portée sur les conséquences du changement climatique et notamment sur le nombre de jours de restriction éventuelle de navigation par manque de la ressource en eau.

## OBJECTIF 3

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

### INDICATEUR 3.1 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	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	%	18,2	18	18,7	18,4	18,2 (provisoire)	>19,8
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	9,6	9,0	10,1	9,3	9,0 (provisoire)	>10,4
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	1,9	1,9	2,1	2,1	2,0 (provisoire)	>2,2

#### Commentaires techniques

Sources des données : rapport annuel sur l'année 2018 (daté d'août 2019) 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 statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD). Il est rappelé que le rapport de la CCTN portant sur l'année n est publié chaque année, au plus tôt à la fin du premier semestre de l'année n+1.

Ainsi, le rapport de la commission des comptes des transports de la Nation de l'année 2019 sera publié à la fin du 1er semestre de l'année 2020. Ce rythme de recueils et d'élaboration des données statistiques conduit à retenir des chiffres provisoires à la date de publication du rapport annuel de performances (ici RAP 2019). En particulier, l'impact incertain de la grève du 4<sup>e</sup> trimestre de 2019 conduit à une marge d'erreur plus importante que les années précédentes.

Les chiffres définitifs (consolidés) sont fournis dans la mesure du possible avec le projet annuel de performances de l'année suivante (ici PAP 2021, à l'été 2020) et commentés dans le rapport annuel de performances de l'année suivante (ici RAP 2020). Les données commentées dans le RAP 2019 sont donc celles de 2018.

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

### INDICATEUR 3.2

#### 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	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
% du trafic total	%	13,2	13,3	13,1	13,3	13	>13,8
% du trafic conteneurisé	%	6,8	6,5	6,7	6,5	6,3	>6,8

#### Commentaires techniques

##### Sources des données :

– 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 a été 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 a alors été portée à vingt-cinq ports étrangers, sans pour autant modifier de façon significative les valeurs 2016 et 2017.

– En 2019 le RAP doit prendre en compte un nouveau changement dans cette liste des ports étrangers. Fin 2017 les autorités portuaires des ports de Ghent en Belgique et de Zeeland Seaports, structure qui chapeautait les ports néerlandais de Terneuzen et Vlissingen-Oost, ont fusionné. Ce rapprochement a donné naissance à une entité baptisée « North Sea Port », qui revendique une place dans le Top 10 européen.

Jusqu'à fin 2018, les trafics portuaires du port de Ghent étaient dissociés des ports de Terneuzen et Vlissingen-Oost mais pour les trafics 2019, au moment de la rédaction de ce rapport (28/02/2020), seul le trafic portuaire du groupement des trois ports a été publié. La liste des ports étrangers de comparaison voit, de fait, s'ajouter ceux de Terneuzen et Vlissingen-Oost, portant le nombre de ports étrangers de comparaison à 27.

Cet ajout a pour conséquence de modifier les valeurs passées de l'indice relatif au trafic total. Pour 2018, calculé sans le regroupement de ces 3 ports, l'indice était de 13,3 %, il tombe à 13 % avec ce regroupement. Cette chute de 0,3 % provient du trafic principal des deux nouveaux ports qui se situe dans les vracs solides et liquides ce qui représente plus de tonnages à comparer avec le trafic français qui voit donc sa part baisser.

En revanche, ces deux nouveaux ports ayant une part de trafic conteneurs plus faible, même s'il progresse, il n'est pas suffisamment significatif pour modifier la réalisation 2018 de l'indice conteneur qui reste bien à 6,5 %. En conséquence dans le tableau des valeurs, les indices de réalisation 2019 (13 % et 6,3%) sont calculés sur la base d'une estimation du trafic du port de Ghent et non d'une publication de résultat. Pour les exercices à venir (PAP 2021 et chronicité des valeurs du RAP), un nouveau tableau des parts de trafics qui intègre les trafics de « North Sea Port » est proposé dans les « Analyses et Résultats ».

##### 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.

**INDICATEUR 3.3****Contrôle des transports routiers**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Intensité des contrôles des entreprises du transport routier de marchandises	%	9,5	7	10,5	9	9	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	20	19

**Commentaires techniques**

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

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

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

Le sous-indicateur est le rapport du nombre d'entreprises françaises de transport routier de marchandises pour compte d'autrui possédant une licence communautaire destinée à l'utilisation des véhicules lourds (plus de 3,5 t) contrôlées par les 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 de transport public collectif et particulier de personnes (autocars...), véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 t) et transports réalisés pour compte propre.

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

**ANALYSE DES RÉSULTATS****Indicateur 3.1 – Part modale des transports non routiers**

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

Pour le transport intérieur de voyageurs (hors aérien), l'analyse des résultats porte sur l'évolution entre 2017 et 2018 : le transport intérieur de voyageurs, exprimé en voyageurs-kilomètres, baisse de 0,2 %. Cette baisse est principalement imputable aux transports collectifs (-1,3%), comparée à celle du transport individuel en véhicule particulier (-0,02%). Dans ce cadre le transport ferroviaire régresse (-2,9%), tous les types de trains ayant vu leur trafic diminuer au second trimestre de 2018 en raison du mouvement social à la SNCF. En revanche, les transports urbains (+4,5%) et le transport routier (+0,5%) progressent. En particulier, les autocars « Macron » ont connu une hausse particulièrement importante (+19,2%), certainement due en partie au mouvement social du second trimestre.

Du fait de ces évolutions, les parts modales évoluent en faveur du transport routier collectif et individuel : 82,0 % pour le transport individuel, 11,7 % pour le mode ferré et 6,3 % pour les autobus, autocars et tramways, soit un total de 18,0 % pour les transports collectifs.

Pour l'année 2019, les réalisations sont encore des estimations dans l'attente de la publication du rapport annuel de la CCTN à paraître mi-2020. Elles seront impactées par les effets du mouvement social du mois de décembre.

Pour le transport terrestre de marchandises (hors oléoduc), l'activité (exprimée en tonne-kilomètres) croît de 2,2 % en 2018 par rapport à 2017. Cette croissance est le fait du transport routier (+2,9%), les trafics ferroviaire (-4,2%) et fluvial (-0,2%) diminuant. En particulier la baisse du transport ferroviaire est imputable au mouvement social à la SNCF du deuxième trimestre.

Les parts modales sont ainsi sensiblement modifiées : le transport ferroviaire passe de 9,6%(2017) à 9 % (2018) et le transport routier de 88,5 % (2017) à 89,1%(2018). La part du transport fluvial reste stable (1,9%) avec une légère tendance à la hausse.

Pour l'année 2019, il est rappelé que les réalisations sont encore des estimations dans l'attente de la publication du rapport annuel de la commission des comptes des transports de la nation (CCTN) à paraître courant 2020. Il semble toutefois que la part modale du transport ferroviaire devrait à nouveau subir l'effet du mouvement social à la SNCF en décembre, tandis que celle relative au trafic fluvial devrait augmenter légèrement par rapport à 2018 (de 1,9% à 2,0%). Une amélioration de la part modale du transport ferroviaire de marchandises devrait intervenir en 2020 du fait du contre-coup de ce mouvement social.

Cette année 2019 est par ailleurs marquée par des programmes nouveaux permettant de développer des modes alternatifs à l'autosolisme : l'usage du vélo et du covoiturage.

Annoncé par le Premier ministre le 14 septembre 2018 à Angers, le plan vélo ambitionne de tripler la part modale d'ici 2022 afin de passer de 3 % à 9 % en 2024. Les résultats de la prochaine enquête ménage seront connus en 2020 et permettront d'alimenter le nouvel indicateur prévu à cet effet dès le PAP 2020.

Par ailleurs, alors que le taux d'occupation moyen dans le cadre des déplacements domicile-travail (et domicile-études) est de 1,08 (Source des chiffres : ENTD, ADEME), le gouvernement a lancé le 28 novembre 2019 une mobilisation avec les collectivités en faveur du covoiturage du quotidien afin de porter le nombre de trajets covoiturés quotidiennement à 3 millions contre 0,9 millions actuellement.

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

Pour la rédaction de ce RAP, il convient de noter que les trafics des ports de Bremen-Bremerhaven, Livourne et Sines sont manquants, soit un peu plus de 5 % des trafics portuaires totaux. C'est pourquoi pour ces ports des estimations d'évolutions du PAP 2019 ont été calculées, en projetant pour l'année entière des résultats de ces trois ports du 1<sup>er</sup> semestre ou des trois premiers trimestres 2019 permettant de fixer une première version des deux indicateurs de performance.

Ainsi la part des trafics portuaires des 7 GPM métropolitains, par rapport aux ports européens de référence, qui était attendue à 13,1 % au PAP 2019, avait été actualisée à 13,3 % pour le PAP 2020, atteindrait au RAP 2019 13,0 % (*par rapport à 25 ports de comparaison*) et 12,7 % (*par rapport à 27 ports de comparaison*), soit une baisse de 0,3 %. Deux raisons principales semblent pouvoir expliquer cette baisse:

1. En 2019 le trafic portuaire global des 7 GPM (268 Mt) a diminué de 2,6 % par rapport à celui de 2018 (275,1 Mt), même si les ports de Dunkerque et La Rochelle gagnent des trafics, respectivement de 2 % et 1,5 %.
2. Le trafic total de l'ensemble des 7 GPM et des ports de comparaison a baissé en 2019, mais seulement de 0,1 %, ce qui est un bien meilleur résultat que celui des seuls GPM. La légère contraction du trafic de l'ensemble de ces ports est due à plusieurs ports européens qui ont ou vont annoncer des contre-performances (Ferrol san Cibrao -18,3 %, Gijón -11,6 %, La Coruña -12,3 %, Bremen Bremerhaven -5 %, Venise -6 %, Sines -13,3 %). Quant au trafic portuaire de Rotterdam, dont la progression pour 2019 avait été estimée à 1,7 % (environ 485Mt), il a finalement progressé de 0,1 % seulement.

Concernant la part des trafics de marchandises conteneurisées des 7 GPM métropolitains, qui était attendue à 6,5 % au PAP 2019, elle atteint finalement 6,3 % au RAP 2019. Ce résultat décevant s'explique à nouveau pour deux raisons :

1. Principalement par les mouvements sociaux du mois de décembre dans les GPM contre la réforme des retraites, qui ont considérablement réduit les capacités de traitement des conteneurs. Les trafics des conteneurs des 7GPM ont baissé en nombre d'EVP (équivalent vingt pieds) de 8,8% en novembre, et de 25,2 % en décembre par rapport aux

deux mêmes mois de 2018. Au total la perte d'EVP entre 2019 et 2018 pour les 7 GPM est de 0,9 %, cette perte rapportée en tonnage de marchandise est de -1,3 %.

2. A l'inverse, le trafic sur l'ensemble des ports considérés dans l'indicateur a lui progressé de 2,1 % pour atteindre 757,6 Mt en 2019.

### **Indicateur 3.3 – Contrôle des transports terrestres**

#### **Sous-indicateur 3.3.1**

Les résultats consolidés pour 2019 concernant les contrôles en entreprises sont de 9 %, retrouvant pratiquement le niveau de 2017 et supérieurs de 2 % par rapport à 2018. La prévision 2019 est respectée mais les résultats restent en deçà de la cible 2020 du fait de l'impact des mouvements sociaux. Ainsi le mouvement des gilets jaunes fin 2018 et début 2019 et les mouvements de grève fin 2019 ont eu un impact sur la mise en œuvre effective des contrôles programmés.

Pour autant, la France remplit ses objectifs assignés par l'Union européenne. Les contrôles sont effectués par le ministère du travail et le ministère chargé des transports, 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.

En outre, les orientations données par le ministère chargé des transports ont pour objectif de renforcer les contrôles sur les quais de chargement et déchargement, qui permettent d'avoir une vision large des acteurs du transport, entreprises nationales ou non établies sur le territoire opérant en véhicules lourds ou légers.

#### **Sous-indicateur 3.3.2**

En 2019, le nombre de véhicules en infraction par rapport au nombre de véhicules contrôlés a atteint 20 %, résultat légèrement supérieur à la prévision actualisée. Cet objectif ambitieux est fondé sur la poursuite de l'amélioration du ciblage des véhicules en infraction.

En effet, la multiplication des équipements dont sont dotés les contrôleurs des transports terrestres permet une amélioration de la recherche de la fraude, sous toutes ses formes : les outils d'aides à la détection de la fraude au tachygraphe et aux dispositifs anti-pollution (AdBlue) sont déjà opérationnels et très performants. Les contrôles sur les quais de chargement et de déchargement qui font partie des priorités de contrôle identifiées dans la dernière instruction de contrôle permet d'optimiser les contrôles et donnent de très bons résultats car ce type de contrôle a l'avantage de concentrer sur un espace réduit de nombreux véhicules de transport routier, sans nécessiter d'interception.

Par ailleurs, les services sont incités à mener des campagnes de contrôles coordonnés et ciblés : cabotage, véhicules utilitaires légers, fraudes aux dispositifs anti-pollution et au tachygraphe. Plusieurs campagnes ont été programmées sur l'ensemble du territoire courant 2019.

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## 2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS OUVERTS ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

## 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	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2019</i> <i>Consommation 2019</i>					
01 – Routes - Développement	39 483 402	526 052 424	38 658 399	<b>604 194 225</b>	586 750 000
04 – Routes - Entretien	213 348 489 358 652 464	119 400 000 504 870 381	3 200 000 5 743 386	<b>335 948 489</b> <b>869 266 230</b>	851 996 489
41 – Ferroviaire	7 712 653	312	2 420 235 588 3 085 794 483	<b>2 420 235 588</b> <b>3 093 507 448</b>	3 004 235 588
42 – Voies navigables	251 466 098 249 126 804	2 536 671	717 900	<b>251 466 098</b> <b>252 381 374</b>	252 866 098
43 – Ports	400 000 1 222 463	6 213 393	99 374 836 126 403 057	<b>99 774 836</b> <b>133 838 913</b>	132 124 836
44 – Transports collectifs	1 845 056	71 965 880	152 437 602 303 252 900	<b>152 437 602</b> <b>377 063 836</b>	392 437 602
45 – Transports combinés	-174 945		27 109 039 -32 313 578	<b>27 109 039</b> <b>-32 488 522</b>	85 109 039
47 – Fonctions support	18 297 176 14 834 783	801 522	5 725 254	<b>18 297 176</b> <b>21 361 559</b>	20 147 176
50 – Transport routier	1 300 000 2 923 309	2 375 722 1 032 082	1 966 109 1 856 589	<b>5 641 831</b> <b>5 811 979</b>	5 641 831
51 – Sécurité ferroviaire	254 884	12 282 980	27 919 344	<b>40 457 208</b>	32 000 000
52 – Transport aérien	3 700 000 7 919 678	8 600 000 2 847 309	42 390 000 39 034 447	<b>54 690 000</b> <b>49 801 434</b>	54 690 000
<b>Total des AE prévues en LFI</b>	<b>488 511 763</b>	<b>130 375 722</b>	<b>2 746 713 174</b>	<b>3 365 600 659</b>	<b>5 417 998 659</b>
Ouvertures / annulations par FdC et AdP		+2 256 261 440		+2 256 261 440	
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP		+575 756 451		+575 756 451	
Total des AE ouvertes		6 197 618 550		6 197 618 550	
<b>Total des AE consommées</b>	<b>683 800 550</b>	<b>1 128 602 952</b>	<b>3 602 792 182</b>	<b>5 415 195 684</b>	

## 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	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2019</i> <i>Consommation 2019</i>					
01 – Routes - Développement	54 476 965	463 204 186	41 953 272	<b>559 634 424</b>	589 033 865
04 – Routes - Entretien	189 809 700 316 898 444	124 800 000 515 635 171	3 200 000 6 117 733	<b>317 809 700</b> <b>838 651 348</b>	833 857 700
41 – Ferroviaire	913 310	443	2 421 195 588 3 094 421 268	<b>2 421 195 588</b> <b>3 095 335 022</b>	3 034 616 394
42 – Voies navigables	251 466 098 248 799 706	973 629	850 732	<b>251 466 098</b> <b>250 624 067</b>	252 866 098

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action  <i>Prévision LFI 2019</i> Consommation 2019	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
43 – Ports	400 000 1 883 714	4 006 869	99 374 836 138 120 204	99 774 836 144 010 786	131 395 483
44 – Transports collectifs	1 643 865		12 437 602 214 768 344	12 437 602 216 412 209	292 658 656
45 – Transports combinés	124 494		32 109 039 33 078 804	32 109 039 33 203 297	38 359 039
47 – Fonctions support	18 297 176 13 946 617	856 239	5 520 193	18 297 176 20 323 050	20 147 176
50 – Transport routier	1 300 000 2 217 702	2 375 722 1 010 036	1 966 109 1 903 607	5 641 831 5 131 345	5 641 831
51 – Sécurité ferroviaire	284 960	9 643 658	22 161 024	32 089 641	32 000 000
52 – Transport aérien	4 700 000 6 063 131	6 100 000 2 281 879	24 107 000 18 019 025	34 907 000 26 364 035	34 907 000
<b>Total des CP prévus en LFI</b>	<b>465 972 974</b>	<b>133 275 722</b>	<b>2 594 390 174</b>	<b>3 193 638 870</b>	<b>5 265 483 242</b>
Ouvertures / annulations par FdC et AdP		+2 048 721 887		+2 048 721 887	
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP		+31 596 011		+31 596 011	
Total des CP ouverts		5 273 956 768		5 273 956 768	
<b>Total des CP consommés</b>	<b>647 252 908</b>	<b>997 612 111</b>	<b>3 576 914 204</b>	<b>5 221 779 223</b>	

## 2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LFI) ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

## 2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action  <i>Prévision LFI 2018</i> Consommation 2018	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
01 – Routes - Développement	64 643 327	451 329 582	30 090 710			461 000 000 546 063 619
04 – Routes - Entretien	192 707 765 316 371 686	125 260 047 488 917 575	3 211 796 6 748 214		321 179 608	800 179 608 812 037 475
41 – Ferroviaire	-3 976 517		2 402 274 688 2 832 304 420		2 402 274 688	2 572 274 688 2 828 327 903
42 – Voies navigables	251 415 663 248 740 156	137 930	3 428		251 415 663	252 715 663 248 881 514
43 – Ports	400 000 3 363 671	935 877	70 494 836 114 669 472		70 894 836	98 244 836 118 969 020
44 – Transports collectifs	2 153 526		27 258 624 242 600 151		27 258 624	217 258 624 244 753 677
45 – Transports combinés	97 963		77 409 039 38 501 260		77 409 039	77 409 039 38 599 223
47 – Fonctions support	15 553 522 28 378 269	807 042	25 377 440	1 560	15 553 522	17 403 522 54 564 311
50 – Transport routier	1 000 000 1 925 835	2 042 601 933 868	1 716 109 1 755 672		4 758 710	4 758 710 4 615 375
51 – Sécurité ferroviaire	501 720	4 988 347	7 500 000 18 847 520		7 500 000	34 500 000 24 337 587

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action <i>Prévision LFI 2018 Consommation 2018</i>	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
52 – Transport aérien	2 400 000 5 400 027	7 300 000 1 139 296	21 150 000 22 414 669		30 850 000	30 850 000 28 953 992
<b>Total des AE prévues en LFI</b>	<b>463 476 950</b>	<b>134 602 648</b>	<b>2 611 015 092</b>		<b>3 209 094 690</b>	<b>4 566 594 690</b>
<b>Total des AE consommées</b>	<b>667 599 663</b>	<b>949 189 517</b>	<b>3 333 312 956</b>	<b>1 560</b>		<b>4 950 103 696</b>

## 2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action <i>Prévision LFI 2018 Consommation 2018</i>	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
01 – Routes - Développement	82 187 530	829 127 952	72 130 386			567 746 256 983 445 868
04 – Routes - Entretien	192 000 000 298 786 259	124 800 000 508 888 212	3 200 000 6 694 494		320 000 000	807 000 000 814 368 965
41 – Ferroviaire	1 661 978	175 692	2 403 524 688 2 798 596 570		2 403 524 688	2 572 802 218 2 800 434 240
42 – Voies navigables	251 415 663 248 851 331	65 973	306 571		251 415 663	252 815 663 249 223 875
43 – Ports	400 000 2 240 803	888 125	70 494 836 147 609 848		70 894 836	107 377 266 150 738 776
44 – Transports collectifs	2 701 788		27 258 624 240 700 548		27 258 624	212 432 295 243 402 336
45 – Transports combinés	98 124		22 409 039 41 313 813		22 409 039	25 659 039 41 411 937
47 – Fonctions support	15 553 522 29 609 367	701 291	25 352 981		15 553 522	17 403 522 55 663 639
50 – Transport routier	1 000 000 2 202 610	2 042 601 2 395 384	1 716 109 1 697 703		4 758 710	4 758 710 6 295 697
51 – Sécurité ferroviaire	572 021	6 784 987	1 000 000 26 904 783		1 000 000	28 000 000 34 261 791
52 – Transport aérien	2 400 000 4 303 089	4 759 000 1 191 565	17 550 000 14 343 122		24 709 000	24 709 000 19 837 776
<b>Total des CP prévus en LFI</b>	<b>462 769 185</b>	<b>131 601 601</b>	<b>2 547 153 296</b>		<b>3 141 524 082</b>	<b>4 620 703 969</b>
<b>Total des CP consommés</b>	<b>673 214 900</b>	<b>1 350 219 181</b>	<b>3 375 650 819</b>			<b>5 399 084 900</b>

## PRÉSENTATION PAR TITRE ET CATÉGORIE DES CRÉDITS CONSOMMÉS

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées* en 2018	Ouvertes en LFI pour 2019	Consommées* en 2019	Consommées* en 2018	Ouvertes en LFI pour 2019	Consommées* en 2019
<b>Titre 3 – Dépenses de fonctionnement</b>	<b>667 599 663</b>	<b>488 511 763</b>	<b>683 800 550</b>	<b>673 214 900</b>	<b>465 972 974</b>	<b>647 252 908</b>
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	419 079 929	237 045 665	428 484 004	424 881 774	214 506 876	398 930 085

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées* en 2018	Ouvertes en LFI pour 2019	Consommées* en 2019	Consommées* en 2018	Ouvertes en LFI pour 2019	Consommées* en 2019
Subventions pour charges de service public	248 519 734	251 466 098	255 316 545	248 333 126	251 466 098	248 322 824
<b>Titre 5 – Dépenses d'investissement</b>	<b>949 189 517</b>	<b>130 375 722</b>	<b>1 128 602 952</b>	<b>1 350 219 181</b>	<b>133 275 722</b>	<b>997 612 111</b>
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	947 180 185	130 375 722	1 126 693 853	1 348 456 355	133 275 722	995 725 713
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	2 009 332		1 909 100	1 762 826		1 886 397
<b>Titre 6 – Dépenses d'intervention</b>	<b>3 333 312 956</b>	<b>2 746 713 174</b>	<b>3 602 792 182</b>	<b>3 375 650 819</b>	<b>2 594 390 174</b>	<b>3 576 914 204</b>
Transferts aux ménages	269 375		69 744	2 302 184		135 367
Transferts aux entreprises	3 228 141 656	2 599 252 229	3 559 022 433	3 252 249 145	2 586 929 229	3 490 853 870
Transferts aux collectivités territoriales	62 267 701	4 950 000	29 791 721	77 207 005	4 950 000	70 913 439
Transferts aux autres collectivités	42 634 224	142 510 945	13 908 284	43 892 485	2 510 945	15 011 529
<b>Titre 7 – Dépenses d'opérations financières</b>	<b>1 560</b>					
Dotations en fonds propres	1 560					
<b>Total hors FdC et AdP</b>		<b>3 365 600 659</b>			<b>3 193 638 870</b>	
Ouvertures et annulations* hors titre 2		+2 832 017 891			+2 080 317 898	
<b>Total*</b>	<b>4 950 103 696</b>	<b>6 197 618 550</b>	<b>5 415 195 684</b>	<b>5 399 084 900</b>	<b>5 273 956 768</b>	<b>5 221 779 223</b>

\* y.c. FdC et AdP

## FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Nature de dépenses	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en 2018	Prévues en LFI pour 2019	Ouvertes en 2019	Ouverts en 2018	Prévus en LFI pour 2019	Ouverts en 2019
Dépenses de personnel						
Autres natures de dépenses	1 886 401 534	2 052 398 000	2 256 261 440	2 186 288 436	2 071 844 372	2 048 721 887
<b>Total</b>	<b>1 886 401 534</b>	<b>2 052 398 000</b>	<b>2 256 261 440</b>	<b>2 186 288 436</b>	<b>2 071 844 372</b>	<b>2 048 721 887</b>

## RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

### ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT D'ATTRIBUTIONS DE PRODUITS

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2019		2 839 924		2 839 924				
03/2019		574 418		574 418				
04/2019		978 291		978 291				

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
05/2019		2 016 796		2 016 796				
06/2019		1 362 266		1 362 266				
07/2019		1 395 295		1 395 295				
08/2019		686 607		686 607				
09/2019		2 447 713		2 447 713				
10/2019		1 287 810		1 287 810				
11/2019		1 142 009		1 142 009				
12/2019		1 314 029		1 314 029				
01/2020		334 799		334 799				
<b>Total</b>		<b>16 379 957</b>		<b>16 379 957</b>				

## ARRÊTÉS DE RATTACHEMENT DE FONDS DE CONCOURS

Mois de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/2019		8 637 974		9 308 806				
03/2019		907 263 636		5 236 786				
04/2019		73 911 241		44 835 085				
05/2019		83 085 437		155 591 644				
06/2019		17 785 515		39 093 931				
07/2019		797 633 296		788 660 152				
08/2019		162 531 051		370 146 786				
09/2019		21 156 683		233 581 595				
10/2019		66 367 698		240 866 302				
11/2019		111 522 245		157 193 894				
12/2019		73 126 259		27 978 541				
01/2020		30 935		14 037 703				
<b>Total</b>		<b>2 323 051 970</b>		<b>2 086 531 225</b>				

## ARRÊTÉS DE REPORT DE FONDS DE CONCOURS

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
26/02/2019		195 916 233		113 736 972				
<b>Total</b>		<b>195 916 233</b>		<b>113 736 972</b>				

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

**ARRÊTÉS DE REPORT DE TRANCHES FONCTIONNELLES**

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
08/02/2019		504 417 779						
<b>Total</b>		<b>504 417 779</b>						

**ARRÊTÉS DE REPORT HORS TRANCHES FONCTIONNELLES ET HORS FONDS DE CONCOURS**

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
11/03/2019		57 594 771		17 884 518				
<b>Total</b>		<b>57 594 771</b>		<b>17 884 518</b>				

**DÉCRETS D'ANNULATION DE FONDS DE CONCOURS ET D'ATTRIBUTION DE PRODUITS**

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
19/07/2019						52 938 443		52 938 443
12/12/2019						1 250 852		1 250 852
04/02/2020						28 981 192		
<b>Total</b>						<b>83 170 487</b>		<b>54 189 295</b>

**DÉCRETS DE TRANSFERT**

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
25/11/2019		37 523		37 523				
26/11/2019		717 900		717 900				
<b>Total</b>		<b>755 423</b>		<b>755 423</b>				

**LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES**

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/12/2019						182 927 755		100 780 902
<b>Total</b>						<b>182 927 755</b>		<b>100 780 902</b>

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

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
<b>Total général</b>		<b>3 098 116 133</b>		<b>2 235 288 095</b>		<b>266 098 242</b>		<b>154 970 197</b>

## ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

## Avertissement

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

Le chiffrage initial pour 2019 a été réalisé sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2019. Dès lors, le chiffrage actualisé peut différer de celui-ci, notamment lorsqu'il tient compte d'aménagements intervenus depuis le dépôt du projet de loi de finances pour 2019.

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 (14)

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage définitif 2018	Chiffrage initial 2019	Chiffrage actualisé 2019
800403	<b>Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant des véhicules de transport routier de marchandises de plus de 7,5 tonnes</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1999 - Dernière modification : 2014 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 septies</i>	1 143	1 543	1 553
800404	<b>Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant des véhicules de transport public collectif de voyageurs</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2001 - Dernière modification : 2013 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 octies</i>	168	220	219
820204	<b>Tarif réduit de taxe intérieure de consommation pour l'électricité utilisée par les transports collectifs ferroviaires et routiers (train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable et électrique, trolleybus).</b> Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2017 : (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 : 266 quinquies C-8-C-c</i>	198	199	198
800103	<b>Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : 24400 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1982 - Dernière modification : 2007 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 sexies</i>	45	54	58
800117	<b>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.</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2011 - Dernière modification : 2011 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait</i>	45	50	45

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage définitif 2018	Chiffrage initial 2019	Chiffrage actualisé 2019
<i>générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 bis 1 e</i>				
800119	<b>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</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2017 - Dernière modification : 2017 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 265 bis 2</i>	27	31	27
800118	<b>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</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : (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 : 266 quinquies-7</i>	nc	nc	nc
800217	<b>Tarif réduit de taxe intérieure de consommation du gaz naturel utilisé dans les véhicules routiers (GNV)</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : (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	<b>Exonération des plus-values de cession de bateaux affectés au transport fluvial de marchandises</b> Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2017 : (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	<b>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...)</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : 17 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 : 265 B-1 (troisième alinéa)</i>	€	€	€
800214	<b>Tarif réduit de taxe intérieure sur la consommation pour le carburant ED95, carburant diesel comportant entre 90 % et 95 % d'éthanol</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265-1-tableau B-1° (indice 56)</i>	€	€	€
300104	<b>Exonération des chambres de commerce maritime</b> Exonérations <i>Bénéficiaires 2017 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 1942 - Dernière modification : 1942 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : DM</i>	nc	nc	
800213	<b>Taux réduit de taxe intérieure de consommation applicable au gaz naturel à l'état gazeux destiné à être utilisé comme carburant</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : (nombre non déterminé) Entreprises et ménages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 (tableau B)</i>	10	10	
800406	<b>Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour le gazole non routier pour le ferroviaire</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2017 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Simulation - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2018 - Dernière modification : 2018 - Dernière incidence</i>	-	70	

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale	Chiffrage définitif 2018	Chiffrage initial 2019	Chiffrage actualisé 2019
<i>budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts</i>			
<b>Coût total des dépenses fiscales</b>	<b>1 636</b>	<b>2 177</b>	<b>2 100</b>

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

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire	Chiffrage définitif 2018	Chiffrage initial 2019	Chiffrage actualisé 2019
120113 <b>Exonération partielle de la prise en charge par l'employeur des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail</b> Traitements, salaires, pensions et rentes viagères <i>Bénéficiaires 2017 : (nombre non déterminé) Ménages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1948 - Dernière modification : 2015 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 81-19° ter</i>	145	135	145
<b>Coût total des dépenses fiscales</b>	<b>145</b>	<b>135</b>	<b>145</b>

## JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

## ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action  <i>Prévision LFI Consommation</i>	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP
01 – Routes - Développement		604 194 225	586 750 000 604 194 225		559 634 424	589 033 865 559 634 424
04 – Routes - Entretien		335 948 489 869 266 230	851 996 489 869 266 230		317 809 700 838 651 348	833 857 700 838 651 348
41 – Ferroviaire		2 420 235 588 3 093 507 448	3 004 235 588 3 093 507 448		2 421 195 588 3 095 335 022	3 034 616 394 3 095 335 022
42 – Voies navigables		251 466 098 252 381 374	252 866 098 252 381 374		251 466 098 250 624 067	252 866 098 250 624 067
43 – Ports		99 774 836 133 838 913	132 124 836 133 838 913		99 774 836 144 010 786	131 395 483 144 010 786
44 – Transports collectifs		152 437 602 377 063 836	392 437 602 377 063 836		12 437 602 216 412 209	292 658 656 216 412 209
45 – Transports combinés		27 109 039 -32 488 522	85 109 039 -32 488 522		32 109 039 33 203 297	38 359 039 33 203 297
47 – Fonctions support		18 297 176 21 361 559	20 147 176 21 361 559		18 297 176 20 323 050	20 147 176 20 323 050
50 – Transport routier		5 641 831 5 811 979	5 641 831 5 811 979		5 641 831 5 131 345	5 641 831 5 131 345
51 – Sécurité ferroviaire		40 457 208	32 000 000 40 457 208		32 089 641	32 000 000 32 089 641
52 – Transport aérien		54 690 000 49 801 434	54 690 000 49 801 434		34 907 000 26 364 035	34 907 000 26 364 035
<b>Total des crédits prévus en LFI *</b>		<b>3 365 600 659</b>	<b>3 365 600 659</b>		<b>3 193 638 870</b>	<b>3 193 638 870</b>
Ouvertures / annulations y.c. FdC et AdP		+2 832 017 891	+2 832 017 891		+2 080 317 898	+2 080 317 898
Total des crédits ouverts		6 197 618 550	6 197 618 550		5 273 956 768	5 273 956 768
<b>Total des crédits consommés</b>		<b>5 415 195 684</b>	<b>5 415 195 684</b>		<b>5 221 779 223</b>	<b>5 221 779 223</b>
Crédits ouverts - crédits consommés		+782 422 866	+782 422 866		+52 177 545	+52 177 545

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

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

Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :

1° Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

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

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

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

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

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

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

## PASSAGE DU PLF À LA LFI

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
PLF	0	3 385 191 634	3 385 191 634	0	3 213 229 845	3 213 229 845
Amendements	0	-19 590 975	-19 590 975	0	-19 590 975	-19 590 975
<b>LFI</b>	<b>0</b>	<b>3 365 600 659</b>	<b>3 365 600 659</b>	<b>0</b>	<b>3 193 638 870</b>	<b>3 193 638 870</b>

Un amendement budgétaire au PLF 2019 voté par l'Assemblée nationale (n°II-3) est venu diminuer les ressources du programme 203 à hauteur de 19,6 M€. Ce montant est le résultat de deux mouvements sur les crédits mentionnés dans cet amendement :

- - 20,2 M€ en AE/CP afin de gager les crédits supplémentaires ouverts sur le programme « Service public de l'énergie » pour financer le chèque énergie ;
- + 0,6 M€ en AE/CP en application des décisions annoncées lors du « rendez-vous salarial » du 18 juin 2018, concernant d'une part la revalorisation des indemnités kilométriques et d'autre part de la revalorisation des barèmes des frais de nuitée.

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

L'ensemble de ces mouvements correspond au tableau suivant en AE et en CP :

	Report	Annulation	Transfert	Blocage d'AE	Total
AENE	504 417 779				504 417 779
AE	253 511 004	-266 098 243	755 423	- 8 382 370	- 20 214 186
CP	131 621 490	-154 970 197	755 423		- 22 593 284

Les AE affectées non engagées (AENE) correspondent aux opérations d'investissement pluriannuelles de L'État dont les engagements et les paiements sont réalisés sur plusieurs exercices budgétaires.

Les blocages d'AE correspondent à l'application de la réglementation budgétaire relative aux retraits d'engagements juridiques basculés (REJB).

### Les arrêtés de report

Le montant total des reports accordés de 2018 vers 2019 s'est élevé à 504 417 779 € d'AE affectées non engagées (AENE) pour les opérations d'investissement pluriannuelles de l'Etat, 253 511 004 € d'AE et 131 621 490 € de CP, décomposés de la manière suivante :

- Arrêté du 8 février 2019 portant report de crédits : 504 417 779 € d'AENE ;
- Arrêté du 26 février 2019 portant report de crédits : 195 916 233 € d'AE et 113 736 972 de CP de fonds de concours ;
- Arrêté du 11 mars 2019 portant report de crédits : 57 594 771 € d'AE et 17 884 518 € de CP de crédits de la loi de finance initiale.

### Les décrets d'annulation et de transfert

Le montant total des décrets d'annulation de crédits 2019 sur le programme 203 s'est élevé à 54 189 295 € en AE/CP et concerne exclusivement des fonds de concours. Ce montant se déduit des deux décrets suivants :

- Décret n° 2019-752 du 19 juillet 2019 portant annulation de crédits : - 52 938 443 € d'AE/CP ;
- Décret n° 2019-1354 du 12 décembre 2019 portant annulation de crédits : - 1 250 852 € d'AE/CP.

Ces décrets ont permis à l'Etat de rembourser des trop-perçus versés par l'AFITF et les collectivités suite à des achevements d'opérations.

Le programme 203 a par ailleurs été concerné par deux décrets de transfert entrants pour un montant global de + 755 423 k€ d'AE et de CP :

- Décret n° 2019-1228 du 25 novembre 2019 portant transfert de crédits : + 37 523 € d'AE et de CP transférés sur le programme 203 à partir du programme 129 « Coordination du travail gouvernemental » pour le remboursement par le Conseil de l'Union européenne des frais de déplacement des délégués français aux réunions du Conseil et de ses instances entre 2015 et 2018, via le Secrétariat général des affaires européennes (SGAE).
- Décret n° 2019-1240 du 26 novembre 2019 portant transfert de crédits : + 717 900 € d'AE/CP transférés sur le programme 203 à partir du programme 351 « Fonds d'accompagnement interministériel Ressources humaines » au titre du cofinancement du projet de modernisation du réseau et la réorganisation des services de Voies Navigables de France (VNF).

### La loi de finances rectificative

La loi de finances rectificative n° 2019-1270 du 2 décembre 2019 a annulé 182,9 M€ en AE et 100,8 M€ en CP sur le programme 203. En CP, ont été annulés environ 96,5 M€ correspondant à la totalité de la réserve du programme, qui

n'a pas dû être mobilisée, et environ 4,2 M€ de crédits devenus sans objet en raison de la baisse de dépense pour la compensation Fret versée à SNCF Réseau.

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

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

- de projets d'intérêt national, international ou ayant fait l'objet d'un contrat de plan (CPER) ou d'une convention équivalente entre l'État et les régions, relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons ferroviaires, fluviales ou maritimes régulières de transport de fret ;
- de projets relatifs à la création ou au développement de transports collectifs de personnes, y compris l'acquisition des matériels de transport (...).

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

Enfin depuis 2017, un fonds de concours de SNCF est versé à SNCF Réseau pour la régénération du réseau ferroviaire, au titre du renoncement du dividende que devrait percevoir l'État actionnaire.

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

En AE, les fonds de concours et attributions de produits rattachés en 2019 se répartissent de la manière suivante par action du programme :

Action	FDC AFITF	FDC Autres	ADP	Total général
01	378 820 641	276 912 126		655 732 767
04	482 000 000	17 910 189	12 418 579	512 328 768
41	210 000 000	536 740 080		746 740 080
42	1 400 000	638 708		2 038 708
43	37 020 000	11 128 626		48 148 626
44	295 490 120	4 332 255		299 822 375
45	36 561 944	1 459 287		38 021 232
47		219 114	3 961 377	4 180 491
50	400 000	18 880		418 880
51	32 000 000			32 000 000
<b>Total général</b>	<b>1 473 692 705</b>	<b>849 359 265</b>	<b>16 379 955</b>	<b>2 339 431 926</b>

Par ailleurs, les annulations 2019 relatives aux fonds de concours en AE devenues sans objet se sont élevées à 83 170 488 €.

En CP, les fonds de concours et attributions de produits rattachés en 2019 se répartissent de la manière suivante :

Action	FDC AFITF	FDC Autres	ADP	Total général
01	363 750 000	204 394 260		568 144 260
04	482 000 000	17 914 327	12 418 579	512 332 906
41	186 000 000	536 740 080		722 740 080
42	1 400 000	1 223 708		2 623 708

43	32 850 000	4 824 219		37 674 219
44	205 155 092	14 332 255		219 487 347
45	2 250 000	1 459 287		3 709 287
47		219 114	3 961 377	4 180 491
50	-	18 880		18 880
51	32 000 000			32 000 000
<b>Total général</b>	<b>1 305 405 092</b>	<b>781 126 131</b>	<b>16 379 955</b>	<b>2 102 911 178</b>

Par ailleurs, les annulations 2019 relatives aux fonds de concours en CP devenus sans objets se sont élevées à 54 189 295 €.

## RÉSERVE DE PRÉCAUTION ET FONGIBILITÉ

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Mise en réserve initiale	0	96 661 677	96 661 677	0	91 514 824	91 514 824
Surgels	0	17 000 000	17 000 000	0	5 000 000	5 000 000
Dégels	0	0	0	0	0	0
<b>Réserve disponible avant mise en place du schéma de fin de gestion (LFR de fin d'année)</b>	<b>0</b>	<b>113 661 677</b>	<b>113 661 677</b>	<b>0</b>	<b>96 514 824</b>	<b>96 514 824</b>

### Montant de la réserve de précaution initiale

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

- 3 % pour les dépenses hors T2 ;
- calcul spécifique pour la SCSP de VNF tenant compte de la part de masse salariale dans les dépenses de fonctionnement de l'établissement. La modulation a consisté à appliquer le taux réduit de mise en réserve (0,5 %) à la partie dépense de personnel de la SCSP. Ainsi le taux global de mise en réserve appliqué sur la SCSP VNF en 2019 a-t-il été d'environ 1,3 %.

Au total, la mise en réserve initiale 2019 du programme 203 s'élevait à 91,5 M€ en CP, soit environ 2,9 % de la dotation initiale du programme (pour mémoire 2,9 % également en 2018 et 7,6 % en 2017). Un surgel à hauteur de 17 M€ d'AE et 5 M€ de CP a également été réalisé en contrepartie de dégel sur d'autres programmes du ministère, pour rendre la réserve mobilisable dans une logique d'autoassurance.

### Utilisation de la réserve de précaution et fongibilité

La mobilisation de la réserve n'a pas été nécessaire ; celle-ci a donc été annulée en totalité en fin de gestion par la loi de finances rectificative du 2 décembre 2019.

Par ailleurs, la fongibilité au sein du programme a permis de financer des dépenses non prévues en LFI 2019 :

- 20 M€ ont été transférés du développement routier (10 M€) et de la régénération routière (10 M€) vers l'entretien routier pour contribuer aux frais de fonctionnement des DIR (fonction d'ingénierie routière des DIR liée aux investissements) ;
- 1,3 M€ ont été transférés des tarifs sociaux, en début d'exercice, sur la politique de déplacement pour financer les premiers travaux de sécurisation de l'aérotrain.
- 2,9 M€ ont été transférés pour l'entretien des ports provenant de la diminution du besoin pour la compensation Fret afin de rembourser la dette de l'Etat sur des cessions du domaine portuaire et pour compléter la dotation dragage ;
- 1,6 M€ ont été transférés pour les tarifs sociaux, en fin d'année, provenant de la diminution du besoin pour la compensation Fret afin de verser une tranche financière de 10 M€ en 2019 sur cette ligne ;

- 1,4 M€ ont été transférés du solde disponible du concours Fret pour les études générales.

## DÉPENSES PLURIANNUELLES

## CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

## Génération CPER 2007-2014

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2019		Consommation 2019		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
41 - Ferroviaire	2 796 300 000				14 431 530		
42 - Voies navigables					6 658		
43 - Ports	478 400 000				1 845 993		
44 - Transports collectifs					57 333 858		
45 - Transports combinés					597		
<b>Total</b>	<b>3 274 700 000</b>				<b>73 618 636</b>		

## Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2019		Consommation 2019		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	3 166 884 167	298 000 000	304 400 000	306 091 655	281 793 755	1 433 950 116	825 784 696
41 - Ferroviaire	2 098 585 000	180 000 000	209 400 000	222 272 478	183 830 935	1 035 378 022	535 687 702
42 - Voies navigables	2 134 716	1 000 000	500 000		920 307	2 134 716	1 239 446
43 - Ports	323 358 185	30 000 000	29 300 000	24 349 538	33 205 081	181 364 044	116 787 210
44 - Transports collectifs	1 426 675 000	240 000 000	270 200 000	278 425 244	144 084 047	1 027 087 025	323 655 746
<b>Total</b>	<b>7 017 637 068</b>	<b>749 000 000</b>	<b>813 800 000</b>	<b>831 138 915</b>	<b>643 834 125</b>	<b>3 679 913 923</b>	<b>1 803 154 800</b>

## Génération CCT 2019-2022

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Prévision 2019		Consommation 2019		Consommation cumulée	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 - Routes - Développement	181 610 000			7 411 186		7 411 186	
42 - Voies navigables	1 350 000			262 821	95 505	262 821	95 505
43 - Ports	44 320 000			6 106 064	4 776 648	6 106 064	4 776 648
44 - Transports collectifs	400 000						
<b>Total</b>	<b>227 680 000</b>			<b>13 780 071</b>	<b>4 872 153</b>	<b>13 780 071</b>	<b>4 872 153</b>

## I - Avancement général des contrats État-régions 2015-2020

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

Après revoiture (signature d'avenants aux contrats métropolitains en 2016 et 2017), les ressources État inscrites aux CPER s'élèvent 7 063,92 M€ auxquelles s'ajoutent 155,84 M€ au titre des deux contrats de plan interrégionaux Vallée

de la Seine et Plan Rhône, soit un total de 7 219,7 M€. Par ailleurs, au titre du volet fluvial, Voies Navigables de France (VNF) a prévu de mobiliser environ 277,8 M€ (CPER et CPIER).

Concernant spécifiquement l'outre-mer, la loi du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer (EROM) institue les plans et les contrats de convergence comme instruments de sa mise en œuvre. Les plans constituent des outils de planification à long terme sur 10 à 20 ans, les contrats de convergence et de transformation (CCT) étant les outils de contractualisation et de programmation. Ceux-ci se sont substitués à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019 aux contrats État-région outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Mayotte, La Réunion, Guyane) ainsi qu'aux contrats de développement (Saint-Pierre et Miquelon, Wallis et Futuna, Polynésie française). La Nouvelle-Calédonie qui a fait l'objet d'un référendum d'autodétermination le 4 novembre 2018 n'est pas concernée, à ce jour, par ce dispositif. Sur le volet mobilité de ces CCT à échéance 2022, l'État a ajouté près de 24 M€ sur le programme 203 aux crédits CPER non exécutés, portant sa part à 227,7 M€.

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

La nouvelle nomenclature du programme 203 ne permet pas de présenter correctement les montants inscrits de ce CPER dans le tableau qui lui est consacré. Les montants "ferroviaire" sont en réalité ceux du ferroviaire et du transport collectif. Les montants concernant les ports sont en réalité ceux des ports, du fluvial et de l'aéroportuaire.

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

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

## III - Mise en œuvre des contrats de plan État-régions 2015-2020

Le taux d'avancement national des CPER (pour les crédits de l'Etat mis en place en autorisations d'engagement) fin 2019 est de 52,5 % en moyenne. Des disparités importantes existent entre les régions du fait de la différence de maturité des projets proposés au financement des CPER, variant de plus selon les modes, ou de la réorientation des crédits en cours de CPER.

## 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 Rocade L2 de Marseille » (SRL2) pour exécuter le contrat. Ce contrat, d'une durée de 30 ans, comprend la conception et la construction de la totalité de la L2 Nord ainsi que l'ensemble des travaux nécessaires à l'achèvement de la L2 Est. Le partenaire privé, maître d'ouvrage, est également chargé 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. Les travaux d'insertion urbaine vont se terminer en 2020, la plupart auront lieu sur le secteur de la Busserine.

**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.

	2017 et avant		2018		2019		2020	2021	2022 et après
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Prévision	Prévision
AE									
CP									
Investissement	230 500 000	0	1 800 000	0	0	0	0	0	0
	16 700 000	0	4 700 000	0	6 900 000	0	6 800 000	5 200 000	176 100 000
Fonctionnement	3 700 000	0	7 000 000	0	9 300 000	0	9 900 000	10 200 000	413 900 000
	3 700 000	0	7 000 000	0	9 300 000	0	9 900 000	10 200 000	413 900 000
Financement	3 000 000	0	13 900 000	0	13 400 000	0	12 700 000	12 700 000	170 800 000
	3 000 000	0	13 900 000	0	13 400 000	0	12 700 000	12 700 000	170 800 000

Les écarts constatés entre les prévisions de dépense et l'exécution en 2019 sont la conséquence de commandes de prestations non comprises dans le prix du contrat de partenariat initial (dépenses d'investissement) et d'une surévaluation du coût de l'électricité nécessaire au fonctionnement de l'autoroute (dépenses de fonctionnement).

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

### 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 (Tréguex) 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. À la suite de l'audience du 25 janvier 2018, la CAA 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 à l'État de résilier le contrat. Le risque d'indemnisation est 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.

La redevance totale pour 2019 s'élève à 25 M€ TTC pour une prévision de 25,3 M€ TTC.

	2017 et avant		2018		2019		2020	2021	2022 et après
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Prévision	Prévision
Investissement	216 000 000	0	0	0	0	0	0	0	0
	53 200 000	0	6 500 000	0	5 400 000	0	5 200 000	6 200 000	138 200 000
Fonctionnement	54 900 000	0	10 300 000	0	11 800 000	0	12 200 000	11 500 000	320 300 000
	54 900 000	0	10 300 000	0	11 800 000	0	12 200 000	11 500 000	320 300 000
Financement	58 900 000	0	8 000 000	0	8 100 000	0	8 200 000	8 000 000	86 300 000
	58 900 000	0	8 000 000	0	8 100 000	0	8 200 000	8 000 000	86 300 000

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

AE 2019	CP 2019
AE ouvertes en 2019 * (E1) <b>6 197 618 550</b>	CP ouverts en 2019 * (P1) <b>5 273 956 768</b>
AE engagées en 2019 (E2) <b>5 415 195 684</b>	CP consommés en 2019 (P2) <b>5 221 779 223</b>
AE affectées non engagées au 31/12/2019 (E3) <b>592 531 711</b>	dont CP consommés en 2019 sur engagements antérieurs à 2019 (P3 = P2 - P4) <b>995 615 805</b>
AE non affectées non engagées au 31/12/2019 (E4 = E1 - E2 - E3) <b>189 891 155</b>	dont CP consommés en 2019 sur engagements 2019 (P4) <b>4 226 163 418</b>

**RESTES À PAYER**

Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2018 brut (R1) <b>3 716 454 520</b>					
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018 (R2) <b>-5 014 235</b>					
	<b>Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2018 net (R3 = R1 + R2) <b>3 711 440 285</b></b>	—	CP consommés en 2019 sur engagements antérieurs à 2019 (P3 = P2 - P4) <b>995 615 805</b>	=	Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R4 = R3 - P3) <b>2 715 824 480</b>
	AE engagées en 2019 (E2) <b>5 415 195 684</b>	—	CP consommés en 2019 sur engagements 2019 (P4) <b>4 226 163 418</b>	=	Engagements 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R5 = E2 - P4) <b>1 189 032 266</b>
					<b>Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R6 = R4 + R5) <b>3 904 856 746</b></b>
					
					Estimation des CP 2020 sur engagements non couverts au 31/12/2019 (P5) <b>984 510 187</b>
					Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2020 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2019 (P6 = R6 - P5) <b>2 920 346 559</b>

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

\* LFI 2019 + reports 2018 + mouvements réglementaires + FDC + ADP + fongibilité asymétrique + LFR

## JUSTIFICATION PAR ACTION

## Action 01

## Routes - Développement

(y.c. FdC et AdP)	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Autorisations d'engagement		586 750 000	<b>586 750 000</b>		604 194 225	<b>604 194 225</b>
Crédits de paiement		589 033 865	<b>589 033 865</b>		559 634 424	<b>559 634 424</b>

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

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

La modernisation et le développement routier concernent des opérations d'investissement sur le réseau routier national dont la gestion obéit à une logique pluriannuelle.

Par ailleurs, la part des collectivités versée sur cette action est susceptible de connaître des variations importantes entre la prévision et l'encaissement.

Ces deux réserves conduisent à relativiser la comparaison de la prévision et de la réalisation pour cette action.

En 2019, il est ainsi constaté que les dépenses exécutées sur l'action 01 sont supérieures aux prévisions en AE notamment en raison d'une recette plus élevée de fonds de concours des collectivités (278 M€ contre 200 M€ annoncés au PAP 2019) et inférieures en CP (364 M€ contre 389 M€ annoncés au PAP 2019).

Ces crédits ont permis de mettre en service en 2019 les opérations contractualisées suivantes :

Voie	Libellé opération	Longueur (Km)	Montant (coût final prévisionnel) *
RN2	Déviations de Vaumoise	2,8	33
RN10	Reignac Chevanceau	11,2	69,7
RN171	Déviations de Bouvron	4	11,7
RN70	Blanzay -Montchanin tranche conditionnelle	8	41,6
RN79	RCEA - phase 1 - Prissé - Charnay	4,7	19,6
RN79	RCEA - phase 1 - Paray-Charolles	9	58,6
RN70	RCEA phase1 - Génelard - Palinges	4,5	24,3

\*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.

Parmi ces opérations mises en service, celles supérieures à 20M€ bénéficiaient jusqu'en 2018 d'un indicateur de performance mesurant l'écart entre l'estimation de leur coût en phase initiale et le coût final. Selon ces mêmes conditions (comparaisons réalisées aux conditions économiques de février 2014 (index de référence TP01), voici les évolutions constatées :

Opérations mises en service en 2019 (> 20M€)	Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014	Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014	Evolution
02-RN2-Déviations de Vaumoise	32,3	33	2,2%
16-RN 10 : Reignac-Chevanceaux	83,3	69,7	-16,3%
RN70 –Blanzay-Montchanin tranche conditionnelle	49	41,6	-15,1%
RCEA - phase 1 - Paray-Charolles	53,7	58,6	9,1%
RCEA phase 1 - Gênelard - Palinges	24,8	24,3	-2,0%

Les dix affectations d'AE les plus élevées de l'année 2019 correspondent aux tranches fonctionnelles des opérations suivantes :

- N250, Desserte du sud du bassin d'Arcachon : 42,5 M€
- N88, Déviation d'Yssingaux : 37,8 M€
- A630, Mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux entre A63 et pont Aquitaine (échangeurs 4 à 10) : 34M€
- A480 Echangeur du Rondeau : 27,6M€
- N141, Roumazières - La Péruse : 24M€
- A8/A14, Echangeur A86-A14 : 22,5M€
- N88, Saint-Jean - La Mothe - Baraqueville (y compris Saint-Jean et contournement Baraqueville) : 21,9M€
- N164, Secteur de Rostrenen (section Rostrenen – Plouguernevel) – Etudes, AF, réalisation phase 1 et phase 2 : 20M€
- N124, Déviation de Gimont : 19,72M€
- N19, Déviation de Port sur Saône : 17,3M€

Les dix consommations de CP les plus élevées en investissement de l'année 2019 correspondent aux tranches fonctionnelles des opérations suivantes :

- N19, Déviation de Port sur Saône : 25,2M€
- N19 , Déviation de Boissy Saint Léger : 23,1M€
- A630, Mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux entre A63 et pont Aquitaine (échangeurs 4 à 10), 21,4M€
- N88, Saint-Jean - La Mothe - Baraqueville (y compris Saint-Jean et contournement Baraqueville) : 18,7 M€
- RN7-RN82, Villeneuve sur allier :18M€
- N79, RCEA 1 Branche Sud Paray – Charolles : 17,3M€
- N27, Manéhouville – Dieppe : 16,5M€
- VR52, VR52 entre Rombas et A4 : 15,7M€
- N124, Déviation de Gimont : 15,2M€
- N164, Déviation de Châteauneuf du Faou : 14,7M€

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		39 483 402		54 476 965
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		39 483 402		54 445 283
Subventions pour charges de service public				31 682
Titre 5 : Dépenses d'investissement	586 750 000	526 052 424	589 033 865	463 204 186
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	586 750 000	526 018 284	589 033 865	463 187 326
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		34 140		16 860
Titre 6 : Dépenses d'intervention		38 658 399		41 953 272
Transferts aux ménages		69 744		135 367
Transferts aux entreprises		20 155 045		7 764 986
Transferts aux collectivités territoriales		17 588 818		32 571 181
Transferts aux autres collectivités		844 792		1 481 739
<b>Total</b>	<b>586 750 000</b>	<b>604 194 225</b>	<b>589 033 865</b>	<b>559 634 424</b>

Les dépenses de titre 5 constitue la grande majorité des dépenses (463 M€, soit 82 % du total des dépenses en 2019) et correspondent essentiellement aux acquisitions foncières et aux travaux de modernisation et de développement routier sur l'ensemble du réseau routier national non concédé.

Les dépenses de titre 3 (54 M€ de CP) correspondent à des études connexes à ces opérations de modernisation et de développement routier (33 M€) et à certaines redevances du PPP de la L2 à Marseille (21 M€).

Les dépenses de titre 6 (42 M€ de CP) sont les subventions routières versées à d'autres maîtres d'ouvrage que l'État dans le cadre des suites du transfert d'une partie du réseau routier national ou dans le cas d'opérations spécifiques inscrites dans le CPER 2015-2020. Une partie des dépenses d'opérations sur le réseau routier national peut également donner lieu à des versements de subventions (travaux connexes sur d'autres réseaux, protections de façade d'immeuble).

## Action 04

## Routes - Entretien

	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
(y.c. FdC et AdP)						
Autorisations d'engagement		851 996 489	<b>851 996 489</b>		869 266 230	<b>869 266 230</b>
Crédits de paiement		833 857 700	<b>833 857 700</b>		838 651 348	<b>838 651 348</b>

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

Les dépenses relatives à cette action 04 sont issues des crédits votés en loi de finances et des rattachements de fonds de concours versés par l'AFITF et les collectivités territoriales.

Elles se déclinent en deux sous-actions :

Sous-action	Libellé	Consommation d AE	Consommation de CP
0203-04-01	Régénération routière	490 360 940	488 715 870
0203-04-02	Entretien routier	378 905 291	349 935 477
Total général		869 266 230	838 651 348

336 M€ d'AE et 318 M€ de CP ont été votés en loi de finances initiales. Les fonds de concours et attributions de produits rattachés en 2019 à cette action 04 s'élèvent, pour leur part, à 502 M€, dont 482 M€ en AE/CP versés par l'AFITF et 20 M€ en AE/CP versés essentiellement par les collectivités territoriales. L'écart entre prévision (516 M€) et rattachement des fonds concours (502 M€) est de 14 M€.

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

#### 04-02 Entretien routier

Pour la sous-action 04-02 relative à l'entretien routier courant et préventif 379 M€ d'AE et 350 M€ de CP ont été dépensés en 2019 sur les domaines suivants (M€) :

Libellé domaine fonctionnel	Activités	AE	CP
Entretien routier	Autres dépenses d'entretien courant	-2	21
	Ouvrages d'art petit entretien et entretien spécialisé	30	27
	Exploitation et dépendance	157	117
	Fonctionnement des services	41	31
	Immobilier technique	31	36
	Innovation, contrôles et études	1	1
	Matériels d'entretien et d'exploitation	41	41
	Chaussées petit entretien	40	39
	Petit entretien des équipements	24	22
	Viabilité hivernale	15	14
Total Entretien routier		379	350
Total général		379	350

#### 04-01 Régénération routière

Pour la sous-action 04-01 relative à la « régénération » routière 490 M€ d'AE et 489 M€ de CP ont été dépensés en 2019 sur les différents domaines.

Les principales opérations financées en 2019 dans le cadre du programme de régénération routière sont les suivantes :

- RN141 et RN137 entre Angoulême et Saintes – Nouvelle-Aquitaine ;
- RN10 entre Poitiers et Bordeaux ;
- A6a – Ile-de-France ;
- RN7 dans la Drôme – Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A47-N88 - Auvergne-Rhône-Alpes ;
- RN88 viaduc de la Ricamarie - Auvergne-Rhône-Alpes ;
- RN149 dans la Vienne et les Deux-Sèvres – Nouvelle-Aquitaine ;

- A31 entre Nancy et Metz – Grand Est ;
- RN6 – Ile-de-France ;
- A75 Nord (Clermont-Ferrand) – Auvergne-Rhône-Alpes ;
- RN568 Marseille-Nîmes – PACA ;
- RN356 et A22 à Lille – Hauts-de-France ;
- RN12 Houdan- Alençon – Ile-de-France/Normandie ;
- RN24 Rennes-Lorient – Bretagne ;
- RN21 – Occitanie ;
- RN13 Chartres Evreux– Normandie ;
- RN2 – Guyane ;
- A1 – Ile-de-France ;
- A55 viaduc de Caronte – PACA ;
- A22- RN356 - les dispositifs de retenue, la signalisation et l'assainissement - Normandie/Hauts-de-France ;
- A22 - le traitement de la pollution au chrome au sein des remblais - Normandie/Hauts-de-France ;
- A20 - minéralisation d'une section du terre plein central – Centre-Val de Loire.
- A64-VRU Toulouse – Occitanie

Les principales opérations financées en 2019 dans le cadre du programme de mise en sécurité des tunnels du réseau routier national sont les suivantes :

- La poursuite de la mise en sécurité des tunnels de Siaix (5 000 000 €), et des travaux de la tranchée couverte de Firminy (3 500 000 €)
- La poursuite de la mise en sécurité des tunnels en Île-de-France : 9 900 000 € dont 6 700 000 € pour les tunnels Guy Moquet et Moulin, 600 000 pour le tunnel de Nogent et la poursuite des études de maîtrise d'oeuvre des derniers tunnels à moderniser.
- La poursuite de la mise en sécurité du tunnel de la Grand Mare (800 000 €)

Les principales opérations financées en 2019 dans le cadre du programme d'aménagements de sécurité sont les suivantes :

- Aménagements découlant des démarches relatives à la sécurité des usagers sur les routes existantes – SURE (10,9 M€), notamment sur le contournement de Valence (RN7, RN532 pour 1,1 M€), la RN568 dans les Bouches-du-Rhône (2,3 M€), la RN 113 dans le Gard (1,5 M€), la RN13 dans la Manche (0,35 M€) et les routes nationales à
- Mayotte (0,4 M€) ;
- Traitement des obstacles latéraux (2,9 M€) ;
- Aménagements sur routes à fortes pentes (1,35 M€) ;
- Lutte contre les prises à contresens par le renforcement de la signalisation au niveau des échangeurs et des aires de repos et de service (0,4 M€) ;
- Lutte contre l'hypovigilance, en particulier par l'installation de barrettes sonores en rive (0,3 M€)
- Aménagements visant à améliorer la sécurité des agents d'exploitation en intervention (6,2 M€)
- Divers aménagements de sécurité ponctuels (4,3 M€).

Les principales actions financées en 2019 dans le cadre du programme d'actions d'amélioration de la gestion du trafic et de l'information des usagers sur le réseau routier national non concédé sont les suivantes :

- Engagement des travaux de la voie réservée sur la RN118 en Ile-de-France (2,1 M€)
- Réalisation des travaux d'assainissement de la voie réservée d'A10 en Ile-de-France (1 M€)
- Achèvement et mise en service de la voie réservée aux bus sur l'A51-A516 à l'entrée

sud d'Aix-en-Provence (0,1 M€)

- Travaux d'extension de la régulation dynamique des vitesses sur l'A25 au droit de la métropole lilloise (1,25M€)
- Travaux de mise en place d'équipements de comptage pour l'information sur la disponibilité de places de stationnement poids-lourds au droit de la métropole de Bordeaux (0,2 M€)
- Poursuite des travaux pour améliorer l'exploitation et la surveillance des réseaux routiers, notamment sur la rocade de Nantes (0,60 M€) et au droit de l'agglomération brestoise (0,57 M€)
- Travaux d'aménagement d'une voie d'entrecroisement sur le pont de Cheviré à Nantes (0,33 M€)
- Etudes pour l'élaboration de schémas directeurs d'agglomération et de la gestion du trafic à Aix-Marseille, Bordeaux, Nantes, Rennes et Toulouse (1,1 M€)
- Evolution des systèmes d'aide à la gestion du trafic des DIR (2,5 M€)
- Poursuite de la modernisation du système d'information et d'exploitation francilien et travaux de remplacement de caméras – SIRIUS (13,8 M€)
- Rénovation de stations de comptage temps différé – macro-sectionnement (1 M€)
- Poursuite des équipements et des développements en faveur du véhicule connecté : projets SCOOP@F, Intercor et C-roads (3,3 M€)

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	213 348 489	358 652 464	189 809 700	316 898 444
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	213 348 489	358 652 464	189 809 700	316 898 444
Titre 5 : Dépenses d'investissement	635 448 000	504 870 381	640 848 000	515 635 171
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	635 448 000	503 581 783	640 848 000	514 414 383
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		1 288 598		1 220 788
Titre 6 : Dépenses d'intervention	3 200 000	5 743 386	3 200 000	6 117 733
Transferts aux collectivités territoriales	3 200 000	5 723 386	3 200 000	6 097 733
Transferts aux autres collectivités		20 000		20 000
<b>Total</b>	<b>851 996 489</b>	<b>869 266 230</b>	<b>833 857 700</b>	<b>838 651 348</b>

## CONTRIBUTION AU GRAND PLAN D'INVESTISSEMENT

	Prévisions LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Autorisations d'engagement	0	150 000 000	<b>150 000 000</b>	0	150 000 000	<b>150 000 000</b>
Crédits de paiement	0	150 000 000	<b>150 000 000</b>	0	150 000 000	<b>150 000 000</b>

Les 150 M€ inscrits au Grand plan d'investissement (GPI) s'inscrivent dans le montant global des ressources engagé en 2019 pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier national, et plus précisément dans les 482 M€ de CP de fonds de concours AFITF rattachés à l'action 04 en 2018. Ils ont été affectés à la maintenance et au renouvellement des chaussées et ont permis de réparer les chaussées de 390 km de routes.

## Action 41

## Ferroviaire

(y.c. FdC et AdP)	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Autorisations d'engagement		3 004 235 588	<b>3 004 235 588</b>		3 093 507 448	<b>3 093 507 448</b>
Crédits de paiement		3 034 616 394	<b>3 034 616 394</b>		3 095 335 022	<b>3 095 335 022</b>

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

- les études et travaux relatifs aux infrastructures de transports ferroviaires financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 41-01) ;
- les redevances TER, TET et la compensation fret qui sont versés à SNCF Réseau, (sous-actions 41-02 à 41-05) ;
- un fonds de concours spécifique versé par la SNCF, financé notamment par le dividende de SNCF Mobilités, et intégralement reversé à SNCF Réseau pour financer des investissements de régénération du réseau ferré national. Cette dotation s'inscrit dans le cadre de la maîtrise de l'endettement de SNCF Réseau et du

renoncement par l'État aux dividendes de SNCF Mobilités au profit de SNCF Réseau, conformément aux objectifs du nouveau pacte ferroviaire (sous-action 41-06).

Les dépenses en 2019 relatives à cette action 41 se déclinent ainsi :

Sous-action	Libellé	Consommation d AE	Consommation de CP
203-41-01	Infra. ferroviaires	224 222 029	226 049 603
203-41-02	Sub. SNCF Réseau (TER)	1 697 479 468	1 697 479 468
203-41-03	Sub. SNCF réseau (TET)	536 895 443	536 895 443
203-41-05	Compensation fret	97 910 508	97 910 508
203-41-06	Régénération ferroviaire	537 000 000	537 000 000
Total général		3 093 507 448	3 095 335 022

La dépense globale de l'action 41 est supérieure à la prévision LFI, principalement en raison d'un montant plus élevé que prévu pour le fonds de concours versé par la SNCF à SNCF Réseau (537 M€ au lieu de 369 M€ en prévision du PAP). Une sous-exécution de la compensation Fret a par ailleurs été constatée.

#### Infrastructures ferroviaires (41-01)

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

Les principales opérations financées en 2019 sont, par ordre décroissant des consommations de CP :

Libellé	Consommation de CP
Desserte Bergerac	23 865 865
Hors CPER Gare PMR	19 775 924
Marseille Aix 1	14 546 670
Modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux	9 444 521
Donges contournement	7 956 737
Mise en accessibilité des gares nationales de Franche-Comté	7 581 025
Modernisation de la ligne Charleville-Givet	7 077 192
Aménagement 4 voies Vendenheim-Strasbourg	6 863 813
RER RGV (Léman Express)	6 856 232
Paris-Orléans-Limoges-Toulouse – Installations Permanentes de Contre Sens (IPCS) sur la section Toury-Cercottes	6 671 277
Total	110 639 256

#### Réseau ferré national (2 282,7 M€) – concours SNCF et compensation fret (41-02, 03, 04, 05 et 06)

Il s'agit de redevances et de subventions versées à SNCF Réseau par type d'activité. En 2018, leur répartition a été la suivante :

- 1 697,5 M€ (TTC) de paiement par l'État, pour le compte des régions, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TER du réseau ferré national hors Île-de-France ;
- 536,9 M€ (TTC) de paiement par l'État de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TET (trains dits « Intercités ») du réseau ferré national ;
- 97,9 M€ (TTC) de financement pour la compensation fret.

#### Services ferroviaires (41-07)

Les crédits de l'action 41 permettent également de financer la part française de l'exploitation et de la maintenance de la ligne à grande vitesse franco-espagnole Perpignan-Figueras. Depuis fin 2016, la société LFP, filiale de la SNCF et de l'ADIF a repris la gestion de cette ligne à la suite de la liquidation du concessionnaire TP Ferro avec un engagement de 5 M€ en 2016 sur la sous-action 44-02 « politique de déplacements » en raison d'une imputation incorrecte. Les 1,2 M€ de CP prévus en LFI 2019 pour le financement de l'exploitation et de la maintenance à la LFP assurant la couverture du déficit d'exploitation de la ligne ont ainsi été exécutés en 2019 sur la sous-action 44-02 à hauteur de 0,625 M€.

Parmi les opérations ferroviaires mises en service, celles supérieures à 20M€ bénéficiaient jusqu'en 2018 d'un indicateur de performance mesurant l'écart entre l'estimation de leur coût en phase initiale et le coût final.

Selon ces mêmes conditions (comparaisons réalisées aux conditions économiques de février 2014 (index de référence TP01)), voici les évolutions constatées :

Opérations mises en service en 2019 (> 20M€)	Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M€ valeur fév. 2014	Coût final (réel ou prévisionnel) en M€ valeur fév. 2014	Evolution
SNCF Réseau - LGV CNM - Gare Nîmes Pont du Gard	98,0	98,0	0,00%
SNCF Réseau - Mise en place d'installations permanentes de contre-sens (IPCS) entre la Souterraine et le Palais	39,3	47,9	21,85%
SNCF Réseau - Modernisation voie Saintes-Royan	36,3	36,2	-0,30%
SNCF Réseau - Mise en place d'installations permanentes de contre-sens (IPCS) entre Morcenx - Dax	54,6	54,5	-0,18%
SNCF RESEAU - Amélioration desserte Bergerac (Phase 1)	83,6	86,6	3,56%
SNCF RESEAU - Grand Pôle Intermodal de Juvisy	48,7	45,3	-6,98%

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		7 712 653		913 310
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		578 228		913 310
Subventions pour charges de service public		7 134 425		
Titre 5 : Dépenses d'investissement	584 000 000	312	613 420 806	443
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	584 000 000	312	613 420 806	443
Titre 6 : Dépenses d'intervention	2 420 235 588	3 085 794 483	2 421 195 588	3 094 421 268
Transferts aux entreprises	2 420 235 588	3 089 144 204	2 421 195 588	3 088 449 404
Transferts aux collectivités territoriales		-3 281 589		5 921 670
Transferts aux autres collectivités		-68 132		50 194
<b>Total</b>	<b>3 004 235 588</b>	<b>3 093 507 448</b>	<b>3 034 616 394</b>	<b>3 095 335 022</b>

La quasi-totalité des dépenses de l'action 41 correspondent à du titre 6. Les prévisions affichées en titre 5 pour l'investissement sont comptablement du titre 6 (investissements versés sous forme de subventions aux autres maîtres d'ouvrage agissant pour le compte de l'Etat).

### CONTRIBUTION AU GRAND PLAN D'INVESTISSEMENT

	Prévisions LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Autorisations d'engagement	0	365 000 000	<b>365 000 000</b>	0	209 000 000	<b>209 000 000</b>
Crédits de paiement	0	365 000 000	<b>365 000 000</b>	0	209 000 000	<b>209 000 000</b>

209 M€ ont été dépensés au titre du GPI. Ces opérations s'inscrivent dans des montants d'investissements de SNCF Réseau s'élevant à 2 714 M€ pour le renouvellement et à 345 M€ pour la mise en conformité (intégrant l'accessibilité). Sur le réseau ferroviaire, les opérations les plus significatives, sur les lignes UIC 5 à 6, ont été les suivantes :

Renouvellement de Voie Nantes - Roche sur Yon : 100M€

Renouvellement de Voie Montargis – La Charité : 95M€

Renouvellement de Voie St Roch – Serqueux : 50M€

Renouvellement de Voie St Gaudens – Capvern : 30M€ (projet réparti sur 2018 et 2019)

Renouvellement d'appareils de voie : 20M€

Renouvellement de Voie et d'appareils en gare de St Pierre des Corps : 11M€

Modernisation de la Voie Questembert - Vannes : 10M€

Renouvellement de Voie Frontenex – Albertville : 11M€

Renouvellement de Voie Capvern – Tournay : 7M€

### Action 42

#### Voies navigables

	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
(y.c. FdC et AdP)						
Autorisations d'engagement		252 866 098	<b>252 866 098</b>		252 381 374	<b>252 381 374</b>
Crédits de paiement		252 866 098	<b>252 866 098</b>		250 624 067	<b>250 624 067</b>

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

- les opérations relatives à l'entretien et au développement des infrastructures de transports fluviales (CPER et hors CPER) financées par voie de fonds de concours versés par l'AFITF et les collectivités territoriales (sous-action 42-01) ;
- la subvention pour charges de service public (SCSP) versée par l'État à Voies navigables de France (VNF, sous-action 42-02).

Les dépenses en 2019 relatives à cette action 42 se déclinent ainsi :

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Sous-action	Libellé	Consommation d'AE	Consommation de CP
0203-42-01	Infrastructures fluviales	3 471 016	1 713 709
0203-42-02	Subvention VNF	248 910 358	248 910 358
<b>Total général</b>		<b>252 381 374</b>	<b>250 624 067</b>

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

## DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

Ces dépenses comprennent deux postes. En premier lieu, le poste des dépenses de fonctionnement hors personnel (0,9 M€ en AE et 0,6 M€ de CP) ; il correspond essentiellement au financement de l'entretien du réseau de 560 km de voies navigables géré par l'État. Les principales dépenses concernent des travaux d'aménagement et d'entretien sur les fleuves de Guyane (243 k€ d'AE et 227 k€ en CP), sur les lacs d'Annecy, du Léman et du Bourget (212 k€ d'AE et 158 k€ en CP), sur le barrage des Settons (90 k€ d'AE et 134 k€ de CP) ou encore sur les canaux du grand port maritime de Marseille (335 k€ d'AE et 25 k€ de CP).

En deuxième lieu, la subvention pour charges de service public versée à l'établissement Voies navigables de France (cf. le volet opérateur dédié à VNF). L'écart entre le montant prévu en LFI de 251,5 M€ et le montant réalisé de 248,2 M€ correspond à la déduction faite de la réserve de précaution de 3,3 M€ qui a été annulée dans le cadre de la LFR.

## DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses d'investissement se concentrent principalement sur les travaux liés à la tranchée de Marignane du grand port maritime de Marseille (2,2 M€ en AE) et sur les travaux d'investissement des fleuves en Guyane (0,8 de CP).

## DEPENSES D'INTERVENTION

Les dépenses d'intervention en 2019 portent principalement sur la subvention versée à VNF (717,9 k€) dans le cadre de son projet de modernisation du réseau et la réorganisation des services en application du décret n° 2019-1240 du 26 novembre 2019 portant transfert de crédits.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
<b>Titre 3 : Dépenses de fonctionnement</b>	251 466 098	249 126 804	251 466 098	248 799 706
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		934 346		607 248
Subventions pour charges de service public	251 466 098	248 192 458	251 466 098	248 192 458
<b>Titre 5 : Dépenses d'investissement</b>	1 400 000	2 536 671	1 400 000	973 629
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 400 000	2 536 671	1 400 000	973 629
<b>Titre 6 : Dépenses d'intervention</b>		717 900		850 732

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Transferts aux collectivités territoriales				92 832
Transferts aux autres collectivités		717 900		757 900
<b>Total</b>	<b>252 866 098</b>	<b>252 381 374</b>	<b>252 866 098</b>	<b>250 624 067</b>

### Action 43

#### Ports

	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
(y.c. FdC et AdP)						
Autorisations d'engagement		132 124 836	<b>132 124 836</b>		133 838 913	<b>133 838 913</b>
Crédits de paiement		131 395 483	<b>131 395 483</b>		144 010 786	<b>144 010 786</b>

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

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

Les dépenses en 2019 de l'action 43 par sous-action se présentent de la manière suivante :

Sous-action	Libellé	Consommation d'AE	Consommation de CP
0203-43-01	Infra. portuaires	31 788 127	41 885 026
0203-43-02	Entretien des ports	98 193 091	98 190 473
0203-43-03	Soutien et contrôle transport fluvial maritime	857 695	955 288
0203-43-04	Ports pénibilité	5 000 000	5 000 000
<b>Total général</b>		<b>133 838 913</b>	<b>144 010 786</b>

La dépense globale de l'action 43 est très proche de la prévision de la LFI en AE, elle est supérieure en CP, en raison notamment du report de crédits de 2018 (14 M€).

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

Cette sous-action porte les projets de développement des grands ports maritimes (GPM) menés principalement dans le cadre des CPER et CPIER. Les principales dépenses concernées sont les suivantes :

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Port	Opération	AE	CP
Dunkerque	Poste à quai supplémentaire - terminal à conteneurs des Flandres		5 734 692,01
	Amélioration des dessertes ferroviaires		1 473 495,81
Le_Havre	Écluses de Tancarville	3 000 000,00	
	Réseau ferré portuaire et desserte ferroviaire des terminaux à conteneurs	540 000,00	
	Ecluse François 1er		1 584 007,00
	Terminal croisière		891 105,00
Rouen	Accès nautiques_Quai Bassin aux Bois (QBB)	4 400 000,00	
	Modernisation de l'outil industriel réparation navale (dock flottant)	4 000 000,00	
	Aménagement de la plateforme logistique Axe Seine (RVSL)	2 930 000,00	
	Accès nautiques – Rempiètement complémentaire des quais – grand couronne		2 184 154,00
	1ere tranche travaux de dragage et d'infrastructure		927 607,00
	Création plateforme multimodale site Petroplus		695 272,00
Paris	Bonneuil – terrains du STAC	815 220,00	
	Montereau – embranchement ferroviaire	74 982,56	
	Javel Bas – réaménagement de la zone amont		121 738,87
	passage à Niveau de Gennevilliers		76 768,37
Nantes	Valorisation du site du Carnet	1 500 000,00	
	Performance Outil industriel –Ponton / Pôle Aval	500 000,00	
	Restructuration du site industriel de Saint-Nazaire (MOA GPM)		943 230,00
La Rochelle	Modernisation du réseau ferroviaire portuaire		289 631,44
Bordeaux	GIRONDE XL - Amélioration des accès nautiques		875 143,08
Marseille	Développement logistique et multimodal BO-zone de service portuaire 2 (ZSP2)	3 597 000,00	
	Réhabilitation Quai Caronte	700 000,00	
	Aménagement terminaux conteneurs-darse 2 – rotule -Suite des travaux sur les terminaux à conteneurs & dragages		4 064 496,46
	Développement logistique et multimodal -Feuillane- phase 3		2 477 195,25
Martinique	Investissement CPER Aménagement Bassin de Radoub		75 530,78
Guadeloupe	Grand Projet de Port (op. 1 & 2)		3 182 325,45
Guyane	Modernisation des terres-pleins phase 1 : Gate et parking VL		456 452,53
	<b>Total</b>	<b>22 057 203</b>	<b>26 052 845</b>

Dans le cadre du contrat de convergence de Saint-Pierre et de Miquelon, le confortement des digues des ports maritimes a été réalisé (6,5 M€ en AE et en CP)

#### Entretien des ports (43-02)

Cette sous-action porte principalement les dépenses d'ouvrage et d'entretien d'accès des GPM, notamment en termes de dragage, ainsi que celles compensées par l'État au titre de leurs autres charges non commerciales pour un montant total de 94,5M€ répartis comme suit :

Lieu	dotation 2019
GPM Dunkerque	14 791 547
GPM Le Havre	20 648 378
GPM Rouen	17 521 691
GPM Nantes Saint-Nazaire	17 514 776
GPM La Rochelle	1 613 351
GPM Bordeaux	13 961 176
GPM Marseille	2 614 847
GPM Guyane	3 195 631
GPM Guadeloupe	191 184
GPM Martinique	255 957
GPM La Réunion	2 191 460
<b>TOTAL</b>	<b>94 499 998</b>

Un transfert de 1,4 M€ au GPM de Havre a été réalisé au titre du remboursement par l'État des produits d'une cession foncière. Cette sous-action a porté également le fonctionnement technique des capitaineries des ports (environ 260 k€) ainsi que l'achat de bouées par le Cerema (0,04M€ en CP).

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

Les crédits de fonctionnement de cette sous-action ont permis de financer principalement les dépenses relatives aux frais de fonctionnement des auditeurs de sûreté et à l'impression de documentations fluviales (0,2 M€).

S'agissant des crédits d'intervention 0,7 M€ ont par ailleurs été versés, par voie de subvention, en soutien à l'établissement public VNF et à des associations de promotion et de développement du transport fluvial.

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

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

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

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	400 000	1 222 463	400 000	1 883 714
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	400 000	1 222 463	400 000	1 883 714
Titre 5 : Dépenses d'investissement	32 350 000	6 213 393	31 620 647	4 006 869
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	32 350 000	6 213 393	31 620 647	4 006 869
Titre 6 : Dépenses d'intervention	99 374 836	126 403 057	99 374 836	138 120 204

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Transferts aux entreprises	99 280 000	118 864 220	99 280 000	129 882 405
Transferts aux collectivités territoriales		712 299		835 800
Transferts aux autres collectivités	94 836	6 826 539	94 836	7 401 999
<b>Total</b>	<b>132 124 836</b>	<b>133 838 913</b>	<b>131 395 483</b>	<b>144 010 786</b>

**Action 44****Transports collectifs**

	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
(y.c. FdC et AdP)						
Autorisations d'engagement		392 437 602	<b>392 437 602</b>		377 063 836	<b>377 063 836</b>
Crédits de paiement		292 658 656	<b>292 658 656</b>		216 412 209	<b>216 412 209</b>

Les dépenses relatives à cette action qui a pour objet de financer les transports collectifs permettent de financer :

- les projets d'infrastructures de transports collectifs en Île-de-France au travers des fonds de concours versés par l'AFITF sur le programme 203 (44-01) ;
- l'animation de la politique des déplacements (sous-action 44-02) ;
- la compensation des tarifs sociaux appliqués par SNCF Mobilités (44-03) ;
- les projets d'infrastructures vélo (mobilité active) au travers des fonds de concours versés par l'AFITF sur le programme 203 (44-05).

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

Sous-action	Libellé	AE consommées	CP consommées
01	Infrastructures de transport collectif	279 801 792	204 322 829
02	Politique des déplacements	81 420 210	1 904 563
03	Compensation tarifs sociaux SNCF	10 000 000	10 000 000
05	Infrastructures vélo	5 841 834	184 816
<b>Total</b>		<b>377 063 836</b>	<b>216 412 209</b>

La dépense globale de l'action 44 est globalement inférieure à la prévision de la LFI en AE en raison notamment d'un besoin en diminution sur le contrat d'exploitation du matériel roulant du Charles de Gaulle express (- 68 M€), les fonds de concours versés en AE ont en revanche été supérieurs à la prévision (+ 44 M€). La dépense de l'action 44 est également inférieure en CP, en raison notamment du montant inférieur à la prévision des recettes de fonds de concours (218 M€ encaissés contre 280 M€ prévus au PAP).

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

La majorité des dépenses de cette sous-action relève de dépenses d'intervention en faveur du développement des infrastructures de transports collectifs en Île-de-France, ce sont les opérations inscrites dans les CPER et notamment le CPER 2015-2020.

Les principales opérations cofinancées par l'Etat sont les suivantes : le prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny Bois-Perrier (41 M€ de CP), le prolongement du RER E à l'ouest (31 M€ de CP), le prolongement de la ligne de métro 12 à Mairie d'Aubervilliers (28 M€ de CP). Au total, les projets franciliens ont bénéficié de 202 M€ de CP.

Hors CPER Île-de-France, 2 M€ de CP ont été versés en 2019 (études liaison Charles de Gaulle Express, études multimodales CPER, actions CPER en faveur des modes doux).

### Politique des déplacements (44-02)

Sur un total de 1,9 M€ de dépenses sur cette sous-action, 0,9 M€ de CP concernent des actions dans le domaine de la mobilité (enquête déplacements, modélisation trafic, études), 0,4 M€ des actions de promotion du vélo sous l'égide du coordonnateur interministériel et 0,6 M€ a été consacré à la compensation due par l'État au titre de l'exploitation de la ligne Perpignan-Figueras.

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

La subvention annuelle versée à la SNCF au titre de la compensation des tarifs sociaux a été exécutée à hauteur de 10 M€.

### Infrastructures vélo (44-05)

Le premier appel à projets « fonds mobilité active : continuités cyclables » a été lancé fin 2018. Les projets lauréats ont été désignés en 2019 et les premières conventions de financement signées la même année. Pour les plus petites opérations, le financement est supporté par la sous-action 44-05 créée à cet effet (5,9 M€ d'AE et 0,2 M€ de CP en 2019), tandis que le financement des opérations plus importantes est assuré directement par l'AFITF au bénéficiaire.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		1 845 056		1 643 865
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		1 855 394		1 570 502
Subventions pour charges de service public		-10 338		73 363
Titre 5 : Dépenses d'investissement	240 000 000	71 965 880	280 221 054	
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	240 000 000	71 965 880	280 221 054	
Titre 6 : Dépenses d'intervention	152 437 602	303 252 900	12 437 602	214 768 344
Transferts aux entreprises	10 237 602	287 912 025	10 237 602	189 239 402
Transferts aux collectivités territoriales	1 750 000	14 845 242	1 750 000	25 109 113
Transferts aux autres collectivités	140 450 000	495 633	450 000	419 829
<b>Total</b>	<b>392 437 602</b>	<b>377 063 836</b>	<b>292 658 656</b>	<b>216 412 209</b>

La quasi-totalité des dépenses de l'action 44 correspondent à du titre 6. Les prévisions affichées en titre 5 pour l'investissement sont comptablement du titre 6 (investissements versés sous forme de subventions aux autres maîtres d'ouvrage agissant pour le compte de l'Etat).

## Action 45

### Transports combinés

(y.c. FdC et AdP)	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Autorisations d'engagement		85 109 039	<b>85 109 039</b>		-32 488 522	<b>-32 488 522</b>
Crédits de paiement		38 359 039	<b>38 359 039</b>		33 203 297	<b>33 203 297</b>

L'action 45 recouvre le soutien de l'État au développement de modes et de services de transports alternatifs à la route dans le cadre du transport combiné pour :

- les infrastructures de transport combiné (crédits fonds de concours versés par l'AFITF, sous action 45-01) ;
- l'aide à l'exploitation des services de transport combiné (crédits votés en loi de finances, sous-action 45-02) ;
- le service d'autoroute ferroviaire alpine (crédits votés en loi de finances, sous-action 45-03) ;
- les autoroutes de la mer (crédits fonds de concours versés par l'AFITF, sous action 45-04).

Les consommations de l'action 45 par sous-action se présentent de la manière suivante :

Sous-action	Libellé	Consommation d'AE	Consommation de CP
0203-45-01	Infra. transports combiné	63 037 365	50 434
0203-45-02	Trans ports combinés	28 848 778	27 036 128
0203-45-03	Autoroutes ferroviaires	3 700 000	3 592 331
0203-45-04	Autoroute de la mer	65	2 524 405
<b>Total général</b>		<b>- 32 488 522</b>	<b>33 203 297</b>

Les écarts entre prévision et exécution sur cette action 45 sont dus, en AE, à des désengagements d'environ 63 M€ précédemment prévus pour les travaux d'infrastructures relatif à l'autoroute ferroviaire atlantique ainsi qu'au décalage de l'engagement de travaux relatifs à l'autoroute ferroviaire alpine (sous-action 45-01). Ce dernier décalage explique également la consommation inférieure à la prévision en CP.

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

En 2019, environ 27 M€ d'AE et 27 M€ de CP de dépenses d'intervention sur cette sous-action ont permis le maintien du financement du dispositif d'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises validé par la Commission européenne dans sa décision C(2019) 7806 finale du 29 octobre 2019 pour les trafics 2018-2022 (soit la période budgétaire 2019-2023). Ces crédits se répartissent entre le transport combiné fluvial (8,8 M€) et le transport combiné ferroviaire (18,2 M€).

#### Autoroutes ferroviaires (45-03)

Un montant de 3,7 M€ d'AE et de 3,6 M€ de CP de crédits d'intervention a permis de financer le service transitoire du projet d'autoroute ferroviaire alpine dont la Commission européenne a autorisé, par sa décision C(2019) 5930 du 2 août 2019, la prolongation jusqu'au 31 décembre 2021.

Un montant de 107 k€ d'AE a été engagé pour des études et du conseil nécessaires à la mise en concession de l'autoroute ferroviaire alpine menée conjointement par la France et l'Italie. Le contrat de concession du nouveau service d'autoroute alpine n'a toutefois pas pu être engagé du fait du retard pris dans l'appel d'offres en raison de l'attente de décisions des autorités italiennes.

#### Autoroutes de la mer (45-04)

2,5 M€ de CP de fonds de concours AFITF ont été consacrés au financement de l'autoroute de la mer Nantes -Vigo.

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		-174 945		124 494
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		-174 945		124 494
Titre 5 : Dépenses d'investissement	58 000 000		6 250 000	
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	58 000 000		6 250 000	
Titre 6 : Dépenses d'intervention	27 109 039	-32 313 578	32 109 039	33 078 804
Transferts aux entreprises	27 109 039	-31 733 143	32 109 039	33 078 804
Transferts aux collectivités territoriales		-580 435		
<b>Total</b>	<b>85 109 039</b>	<b>-32 488 522</b>	<b>38 359 039</b>	<b>33 203 297</b>

La quasi-totalité des dépenses de l'action 45 correspondent à du titre 6. Les prévisions affichées en titre 5 pour l'investissement sont comptablement du titre 6 (investissements versés sous forme de subventions aux autres maîtres d'ouvrage agissant pour le compte de l'Etat).

#### Action 47

##### Fonctions support

	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
(y.c. FdC et AdP)						
Autorisations d'engagement		20 147 176	<b>20 147 176</b>		21 361 559	<b>21 361 559</b>
Crédits de paiement		20 147 176	<b>20 147 176</b>		20 323 050	<b>20 323 050</b>

Cette action regroupe les dépenses transversales au programme 203, à savoir d'une part, les dépenses d'études générales et de prospective (sous-action 47-01) et, d'autre part, les dépenses de logistique de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et des services techniques centraux dont la gestion est rattachée au programme (sous-actions 47-02 et 47-03).

Ces dépenses sont issues des crédits votés en loi de finances et des rattachements d'attributions de produit au titre des prestations réalisées par les services centraux de la DGITM.

Les consommations de l'action 47 par sous-action se présentent de la manière suivante :

Sous-action	Libellé	Consommation d'AE	Consommation de CP
0203-47-01	Etudes générales	8 944 230	7 911 323
0203-47-02	Fonct. des services	9 344 834	8 832 576
0203-47-03	Systèmes d'information	3 072 495	3 579 151
<b>Total général</b>		<b>21 361 559</b>	<b>20 323 050</b>

Il n'y a pas d'écart significatif entre prévision et réalisation pour cette action 47.

#### Études générales et prospective - hors SI (47-01)

Les dépenses de fonctionnement réalisées sur cette sous-action (5M€) ont été mobilisées pour le développement des savoirs, des savoir-faire, des méthodes et de la doctrine technique et contribuent à faciliter la mise en œuvre d'une politique des transports efficace. Elles se distribuent selon trois orientations stratégiques :

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

Ces études ont été conduites pour partie avec les organismes du réseau scientifique et technique, notamment le Cerema et les services techniques centraux dépendant de la direction générale, mais ont également été confiées à des organismes extérieurs.

Les dépenses d'intervention (2,9 M€) concernent la part du programme d'études stratégiques de la DGITM nécessitant des subventions à divers organismes techniques, associations ou établissements publics.

#### Administration et service (47-02)

Les dépenses de fonctionnement représentent principalement les frais de fonctionnement courants de la DGITM et des services techniques centraux (déplacement, matériel, événementiel, formation etc.). Sont également imputées sur cette sous-action les dépenses au titre de la participation du ministère de la transition écologique et solidaire aux frais du pavillon français à l'exposition universelle de Dubaï (2,4 M€ AE/CP).

#### Systèmes d'informations (47-03)

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

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	18 297 176	14 834 783	18 297 176	13 946 617
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	18 297 176	14 834 783	18 297 176	13 921 297
Subventions pour charges de service public				25 320
Titre 5 : Dépenses d'investissement	1 850 000	801 522	1 850 000	856 239
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 850 000	215 160	1 850 000	207 489
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		586 361		648 750
Titre 6 : Dépenses d'intervention		5 725 254		5 520 193
Transferts aux entreprises		2 399 703		2 417 500
Transferts aux collectivités territoriales		84 000		52 825
Transferts aux autres collectivités		3 241 552		3 049 868
<b>Total</b>	<b>20 147 176</b>	<b>21 361 559</b>	<b>20 147 176</b>	<b>20 323 050</b>

## Action 50

## Transport routier

(y.c. FdC et AdP)	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Autorisations d'engagement		5 641 831	<b>5 641 831</b>		5 811 979	<b>5 811 979</b>
Crédits de paiement		5 641 831	<b>5 641 831</b>		5 131 345	<b>5 131 345</b>

Cette action 50 a pour objet le financement du transport routier. Les crédits de cette action sont issus de la loi de finances pour le soutien économique et social au transport routier (sous-action 02), le contrôle du transport routier (sous-action 03) et des fonds de concours de l'AFITF (sous-action 01) pour les dépenses réalisées concernant la création et l'aménagement d'aires de contrôles dédiées au contrôle des véhicules de transport routier de marchandises et de personnes.

Les consommations en 2019 de l'action 50 par sous-action se présentent de la manière suivante :

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Sous-action	Libellé	Consommation d'AE	Consommation de CP
0203-50-01	Aires de contrôle routier	402 839	348 085
0203-50-02	Soutien transport routier	1 869 096	1 870 058
0203-50-03	Contrôle transp. routier	3 540 044	2 913 202
<b>Total général</b>		<b>5 811 979</b>	<b>5 131 345</b>

Il n'y a pas d'écart significatif entre prévision et réalisation pour cette action 50 pour les AE. Pour les CP, l'écart s'explique essentiellement par des charges à payer sur le soutien et le contrôle du transport routier qui seront payées en 2020 (environ 200 k€).

**Aires de contrôle routier (50-01)**

La sous-action 50-01 a fait l'objet d'engagements d'environ 0,4 M€ en AE pour divers travaux sur les aires de contrôle routier.

**Soutien au contrôle routier (50-02)**

La sous-action 02 comprend notamment le concours au financement du comité national routier (1,8 M€ pour 2019) ainsi que diverses dépenses relatives aux actions professionnelles et à l'observatoire social des transports en région (environ 50 k€).

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

Les dépenses de la sous-action 03 (2,9 M€ de CP) ont concerné, d'une part au titre des dépenses spécifiques des unités de contrôle des transports routiers en DREAL et DEAL (équipement de sécurité des contrôleurs, maintenance des matériels de contrôle dont matériel de pesage, coopérations européennes, fournitures et documentation de contrôle, équipement informatique, accès Internet) et d'autre part, les dépenses dévolues au registre des véhicules de transport avec chauffeur (VTC).

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	1 300 000	2 923 309	1 300 000	2 217 702
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 300 000	2 923 309	1 300 000	2 217 702
Titre 5 : Dépenses d'investissement	2 375 722	1 032 082	2 375 722	1 010 036
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	2 375 722	1 032 082	2 375 722	1 010 036
Titre 6 : Dépenses d'intervention	1 966 109	1 856 589	1 966 109	1 903 607
Transferts aux entreprises		9 922		1 321
Transferts aux collectivités territoriales		16 667		72 286
Transferts aux autres collectivités	1 966 109	1 830 000	1 966 109	1 830 000
<b>Total</b>	<b>5 641 831</b>	<b>5 811 979</b>	<b>5 641 831</b>	<b>5 131 345</b>

**Action 51****Sécurité ferroviaire**

	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
(y.c. FdC et AdP)						
Autorisations d'engagement		32 000 000	<b>32 000 000</b>		40 457 208	<b>40 457 208</b>
Crédits de paiement		32 000 000	<b>32 000 000</b>		32 089 641	<b>32 089 641</b>

L'action 51 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 financés par fonds de concours versés par l'AFITF (sous-action 51-01) sur le programme 203 et par des crédits votés en loi de finances pour les moyens d'exploitation de sécurité ferroviaire (sous-action 51-02).

La dépense de l'action 51 en 2019 correspond à la seule sous-action 51-01.

L'écart entre prévision et réalisation en AE s'explique par les reports de 2018 (8 M€). Il n'y a pas d'écart significatif entre prévision et réalisation pour les CP.

Ces crédits ont permis de lancer les opérations suivantes :

- 12,3 M€ d'AE ont permis le financement de travaux d'infrastructures des passages à niveaux routiers/ferroviaires sur le réseau routier national réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'État dans le cadre du programme national de sécurisation des passages à niveaux. Les dépenses les plus significatives correspondent à des travaux effectués sur un passage à niveau à Salzuit (Auvergne-Rhône-Alpes), à Autheuil (région Centre-Val-de-Loire), à Herrère (Nouvelle-Aquitaine) et à Villechauve (Région Centre),
- 27,9 M€ d'AE ont été consacrés à des programmes de sécurisation de passages à niveau qui ont permis de financer des travaux de suppression de passages à niveau notamment à Escalquens (6,3 M€) et à Toulouse (13,9 M€) en région Nouvelle Aquitaine ainsi que d'améliorer des passages à niveau de croix de saint André en les automatisant avec deux demi-barrières (7,8 M€).

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement		254 884		284 960
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		254 884		284 960
Titre 5 : Dépenses d'investissement	32 000 000	12 282 980	32 000 000	9 643 658
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	32 000 000	12 282 980	32 000 000	9 643 658
Titre 6 : Dépenses d'intervention		27 919 344		22 161 024
Transferts aux entreprises		27 919 344		22 161 024
<b>Total</b>	<b>32 000 000</b>	<b>40 457 208</b>	<b>32 000 000</b>	<b>32 089 641</b>

Les dépenses de l'action 51 correspondent à du titre 5 pour les travaux sur les passages à niveaux routiers/ferroviaires sur le réseau routier national réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'État et en titre 6 pour les travaux réalisés par SNCF réseau. Pour simplifier la présentation ils ont été affichés en titre 5.

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

**Action 52****Transport aérien**

	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
(y.c. FdC et AdP)						
Autorisations d'engagement		54 690 000	<b>54 690 000</b>		49 801 434	<b>49 801 434</b>
Crédits de paiement		34 907 000	<b>34 907 000</b>		26 364 035	<b>26 364 035</b>

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

Les dépenses en 2019 de l'action 52 se décline de la manière suivante :

Sous-action	Libellé	Consommation d'AE	Consommation de CP
0203-52-01	Infra. aéroportuaires	11 475 587	10 402 358
0203-52-02	Transport aérien (L.A.T.)	37 625 887	15 281 677
0203-52-03	Fonds de compensation NA	700 000	700 000
<b>Total général</b>		<b>49 801 434</b>	<b>26 364 035</b>

L'écart entre prévision et exécution en CP provient d'une sous-exécution sur les infrastructures aéroportuaires liée à un report d'échéance de paiement ou de lancement opérations.

**Infrastructures aéroportuaires (52-01)**

Au terme de la gestion 2019, les dépenses de fonctionnement réalisées au titre des infrastructures aéroportuaires s'établissent à 7,9 M€ en AE et 6,06 M€ en CP et sont supérieures aux prévisions (3,7 M€ en AE et 4,7 M€ en CP). Ce dépassement s'explique par une surconsommation de prestations de conseil et l'indemnité compensatoire à verser au concessionnaire de l'aérodrome de Toulon-Hyères.

Elles concernent le fonctionnement et l'entretien des aéroports exploités en régie directe par l'État pour 2,26 M€ (aéroports de Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre et Miquelon, Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna).

En application du décret n° 2019-832 approuvant le premier avenant à la concession de l'aéroport de Toulon-Hyères, l'Etat devra verser au concessionnaire de cet aérodrome une indemnité compensatoire en 2020. Cette indemnité de 2,2 M€ a été engagée en 2019.

Les autres dépenses sont relatives à diverses prestations de conseil (conseils juridiques, financiers ou liés à l'ordonnancement de projets sur les dossiers d'abandon du transfert de l'aérodrome de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes, de résiliation de la concession de l'aérodrome de Tahiti Faa'a, de privatisation d'Aéroports de Paris et de négociation d'un avenant au contrat de concession de l'aérodrome de Toulon), payées à hauteur de 3,80 M€.

Les dépenses d'investissement s'élèvent en 2019 2,81 M€ en AE et à 2,25 M€ en CP (LFI 8,6 M€ en AE et 6,1 M€ en CP)

Elles correspondent à divers investissements réalisés au profit des aéroports exploités en régie, et notamment des aéroports ultramarins. Par ailleurs, des véhicules pompiers en voie d'obsolescence et qui nécessitaient des travaux d'entretien particulièrement coûteux ont notamment été remplacés sur ces deux plateformes. Cet investissement de long terme était donc approprié et particulièrement important pour le maintien des conditions de sécurité.

La sous-consommation résulte du report de plusieurs opérations :

- l'opération de réaménagement de l'aérogare de l'aérodrome de Saint-Pierre Pointe Blanche (3,5 M€)

- la seconde tranche de soutien aux travaux sur l'aérodrome de Futuna, dans le cadre des engagements du Président de la république concernant la desserte de Wallis et Futuna, pour un montant de 1,5 M€ d'AE et CP ;
- les acquisitions foncières pour l'aérodrome de Bâle-Mulhouse à hauteur de 1 M€ en AE et CP ;

Les dépenses d'intervention s'établissent à 1,38 M€ en AE et 2,09 M€ en CP pour une prévision de 4,5 M€ en AE et 6,4 M€ en CP.

Cela concerne d'une part les aérodromes d'Etat secondaires en Polynésie française exploités par la société Aéroport de Tahiti (Bora-Bora, Rangiroa et Raiatea) où l'Etat intervient pour combler le déficit d'exploitation et financer une partie des investissements (1,2 M€) et d'autre part une indemnisation de l'aéroport de Toulon-Hyères de 0,18 M€.

Des avances également ont été payées à hauteur de 0,72 M€ au Territoire des Iles Wallis et Futuna au titre de la première tranche de soutien aux travaux sur l'aérodrome de Futuna.

### Transports aériens (52-02)

En 2019, le gouvernement a mené 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, tenues de mars 2018 à mars 2019.

Les liaisons aériennes d'aménagement du territoire permettent d'assurer, le désenclavement et le développement économique d'un certain nombre de villes françaises. Elles permettent à ces villes d'être reliées par un moyen rapide aux principaux centres de décisions économiques du pays (principalement Paris), condition du maintien local des entreprises et de l'emploi, notamment lorsqu'il n'existe pas d'alternative ferroviaire.

Organisées par les pouvoirs publics, autorisés par la réglementation européenne à se substituer au marché à condition que ce dernier ne réponde pas aux besoins de desserte de territoires en développement ou particulièrement enclavés (notamment en l'absence de desserte ferroviaire de moins de 3h ou d'autres modes de transport alternatifs), ces lignes peuvent constituer une alternative efficace à des infrastructures terrestres plus onéreuses ou dont les délais ou les difficultés de réalisation sont importants et qui ne permettent pas une même rapidité de déplacement.

A ce titre, le budget 2019 de l'Etat reposait sur :

- le maintien du financement de l'Etat aux liaisons Aurillac-Paris (convention quadriennale renouvelée en 2019 pour 9,34 M€ d'AE), Brive-Paris (convention quadriennale signée en 2018), Le Puy-Paris (convention quadriennale signée en 2018) et Rodez-Paris (convention quadriennale signée en 2016) ;
- un retour du financement de l'Etat aux liaisons existantes Agen-Paris (convention quadriennale signée fin 2018), Castres-Paris (convention quadriennale signée en 2019 pour 3,99 M€ d'AE), La Rochelle-Poitiers-Lyon (convention quadriennale signée en 2019 pour 2,48 M€ d'AE) et Tarbes-Paris (convention triennale signée fin 2018) ;
- la création de trois liaisons d'aménagement du territoire (conventions quadriennales signées en 2019) : Limoges-Lyon (3,58 M€ d'AE), Limoges-Paris (3,40 M€ d'AE) et Quimper-Paris (4,51 M€ d'AE) ;
- le maintien du financement de l'Etat à la desserte de Strasbourg, capitale européenne (conventions triennales vers trois villes européennes (Madrid, Amsterdam et Pragues) renouvelées en 2019 pour un total de 12,80 M€ d'AE), ainsi qu'à la desserte intérieure de la Guyane et à la desserte de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Cette politique a nécessité l'engagement de 40,10 M€ en autorisations d'engagement (AE) et un budget de 15,23 M€ en crédits de paiement (dont 0,3 M€ abondés par le programme 123) , réparti comme suit :

Liaison	2019	
	AE	CP
Agen - Paris		400 000,00 €
Aurillac - Paris	9 341 200,00 €	2 294 827,70 €
Brive - Paris		1 272 986,20 €
Castres - Paris	3 993 110,00 €	796 328,00 €
La Rochelle - Poitiers - Lyon	2 483 089,35 €	100 000,00 €
Le Puy - Paris		595 000,00 €
Limoges - Lyon	3 583 947,40 €	728 544,60 €
Limoges - Paris	3 396 541,10 €	480 000,00 €
Quimper - Paris	4 507 326,50 €	0,00 €
Rodez - Paris		379 620,12 €
Tarbes - Paris		160 000,00 €
Strasbourg - Amsterdam	5 705 026,71 €	1 872 215,91 €
Strasbourg - Madrid	3 854 599,43 €	836 946,63 €
Strasbourg - Prague		372 668,85 €
Strasbourg - Munich	3 240 146,58 €	448 842,62 €
Desserte intérieure de la Guyane		1 450 000,00 €
Desserte Saint Pierre-et-Miquelon		3 040 804,79 €
<b>TOTAL</b>	<b>40 104 987,07 €</b>	<b>15 228 785,42 €</b>

La sous-consommation en CP résulte quant à elle à la fois de meilleurs résultats économiques qu'attendus sur les lignes strasbourgeoises (0,4 M€), d'une baisse de la participation de l'Etat sur la ligne Limoges-Paris (0,3 M€), et d'un début d'exploitation plus tardif qu'attendu des nouvelles liaisons, ce qui a décalé d'autant les premiers paiements (1,1 M€)

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

Le fonds de compensation des nuisances aéroportuaires, groupement d'intérêt public créé en 2019 entre l'État et les communes riverains de l'aéroport de Nantes Atlantique, a pour objet d'apporter un concours financier à ces communes pour des projets d'insonorisation, de déplacement d'équipements publics et d'aide à la revente de logements, a bénéficié en 2019 de 700 K€ en AE et CP en complément des aides de droit commun financées par la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	3 700 000	7 919 678	4 700 000	6 063 131
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	3 700 000	7 919 678	4 700 000	6 063 131

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 5 : Dépenses d'investissement	8 600 000	2 847 309	6 100 000	2 281 879
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	8 600 000	2 847 309	6 100 000	2 281 879
Titre 6 : Dépenses d'intervention	42 390 000	39 034 447	24 107 000	18 019 025
Transferts aux entreprises	42 390 000	44 351 114	24 107 000	17 859 025
Transferts aux collectivités territoriales		-5 316 667		160 000
<b>Total</b>	<b>54 690 000</b>	<b>49 801 434</b>	<b>34 907 000</b>	<b>26 364 035</b>

## SYNTHÈSE DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Opérateur financé (Programme chef de file)	Prévision LFI		Réalisation	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>ONF - Office national des forêts (P149)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37 080</b>	<b>31 682</b>
Subventions pour charges de service public	0	0	0	31 682
Transferts	0	0	37 080	0
<b>EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire (P203)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>200 369</b>	<b>150 369</b>
Transferts	0	0	200 369	150 369
<b>CEREMA - Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (P159)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>737 250</b>	<b>709 445</b>
Transferts	0	0	737 250	709 445
<b>Universités et assimilés (P150)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>290 492</b>	<b>13 275</b>
Transferts	0	0	290 492	13 275
<b>CNRS - Centre national de la recherche scientifique (P172)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>59 238</b>	<b>0</b>
Transferts	0	0	59 238	0
<b>IFSTTAR - Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (P190)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>57 114</b>	<b>276 189</b>
Transferts	0	0	57 114	276 189
<b>INSERM - Institut national de la santé et de la recherche médicale (P172)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>0</b>
Transferts	0	0	-4	0
<b>VNF - Voies navigables de France (P203)</b>	<b>251 466 098</b>	<b>251 466 098</b>	<b>249 519 348</b>	<b>249 344 208</b>
Subventions pour charges de service public	251 466 098	251 466 098	248 192 458	248 192 458
Transferts	0	0	1 326 890	1 151 750
<b>Total</b>	<b>251 466 098</b>	<b>251 466 098</b>	<b>250 900 887</b>	<b>250 525 167</b>
Total des subventions pour charges de service public	251 466 098	251 466 098	248 192 458	248 224 140
Total des transferts	0	0	2 708 429	2 301 027

La principale dépense pour les opérateurs est la subvention pour charges de service public de Voies navigables de France pour 248 M€. Les autres dépenses sont constituées de dépenses d'intervention pour des opérateurs d'autres programmes en particulier pour des études et la recherche.

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS

## EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT CE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

Opérateur	ETPT rémunérés par ce programme ou d'autres programmes	ETPT rémunérés par les opérateurs				ETPT rémunérés par d'autres collectivités
		sous plafond *	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis	
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire	Réalisation 2018					
	Prévision 2019					
	Réalisation 2019					
		103	0	0	0	0
	0	107	0	0	0	0
	0	102	0	0	0	0
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	Réalisation 2018					
	Prévision 2019					
	Réalisation 2019					
		0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0

Opérateur	ETPT rémunérés par ce programme ou d'autres programmes	ETPT rémunérés par les opérateurs				ETPT rémunérés par d'autres collectivités
		sous plafond *	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis	
SGP - Société du Grand Paris		219	10	10	0	0
	Réalisation 2018	430	0	0	0	0
	Prévision 2019	308	14	14	0	0
VNF - Voies navigables de France		4 340	19	19	0	0
	Réalisation 2018	4 264	25	0	0	0
	Prévision 2019	4 258	23	23	0	1
SCSNE - Société du Canal Seine Nord Europe		0	0	0	0	0
	Réalisation 2018	45	0	0	0	0
	Prévision 2019	19	0	0	0	9
<b>Total</b>		<b>4 662</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Réalisation 2018	<b>4 846</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Prévision 2019	<b>4 687</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>10</b>

\* Les emplois sous plafond 2019 font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2019 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2019

## PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME CHEF DE FILE

	Prévision ETPT	Réalisation ETPT
Emplois sous plafond 2018	4 710	4 662
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2018	0	0
<b>Impact du schéma d'emplois 2019</b>	<b>136</b>	<b>25</b>
Solde des transferts T2/T3	0	0
Solde des transferts internes	0	0
Solde des mesures de périmètre	0	0
Corrections techniques	0	0
Abattements techniques	0	0
<b>Emplois sous plafond 2019 *</b>	<b>4 846</b>	<b>4 687</b>

\* Les emplois sous plafond 2019 font référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale 2019 ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2019

	Prévision ETP	Réalisation ETP
Schéma d'emplois 2019 en ETP	136	97

Le schéma d'emplois réalisé des opérateurs du programme 203 s'élève à +97 ETP, dont +182 ETP pour la SGP, +11 ETP pour la SCSNE et -96 ETP pour VNF. En LFI 2019, le schéma d'emplois prévu était de +136 ETP, dont +200 ETP pour la SGP, +32 ETP pour la SCSNE et -96 ETP pour VNF.

## FISCALITÉ AFFECTÉE AUX OPÉRATEURS

	Budget initial	Compte financier
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire	10 200 000	10 200 000
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	2 309 817 000	2 313 401 283
SGP - Société du Grand Paris	587 000 000	671 930 000
VNF - Voies navigables de France	127 500 000	127 500 000
SCSNE - Société du Canal Seine Nord Europe	0	0
<b>Total</b>	<b>3 034 517 000</b>	<b>3 123 031 283</b>

---

**Infrastructures et services de transports**

---

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## OPÉRATEURS

## 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).

L'année 2019 a été l'occasion de poursuivre l'accompagnement des acteurs du ferroviaire dans un contexte de transformation du marché, dans le nouveau cadre de sécurité et d'interopérabilité posé par le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, et d'approfondir les méthodes d'identification, d'analyse et de prévention des risques d'accidents. En parallèle l'EPSF a continué à anticiper les impacts des évolutions technologiques et numériques sur la sécurité tout en adaptant son organisation pour renforcer ses capacités opérationnelles.

## FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2018 (RAP)		LFI 2019		Réalisation 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P203 – Infrastructures et services de transports</b>					<b>200</b>	<b>150</b>
Transferts					200	150
<b>Total</b>					<b>200</b>	<b>150</b>

## COMPTE FINANCIER 2019

## Avertissement

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Produits	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Personnel <i>dont charges de pensions civiles</i>	10 351 136	9 883 242	Subventions de l'État <i>– subventions pour charges de service public</i> <i>– crédits d'intervention( transfert)</i>		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	3 895	3 771	Fiscalité affectée	10 200	10 200
Intervention (le cas échéant)			Autres subventions	90	
Opérations d'ordre (incluses dans Fonctionnement et/ou Intervention) <i>dont dotations aux amortissements et provisions</i> <i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>	195 195	453 453	Autres produits <i>dont reprises aux amortissements et provisions</i> <i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>  <i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	1 036	1 334
<b>Total des charges</b>	<b>14 246</b>	<b>13 654</b>	<b>Total des produits</b>	<b>11 326</b>	<b>11 534</b>
Résultat : bénéfique			Résultat : perte	2 920	2 120
Total : équilibre du CR	14 246	13 654	Total : équilibre du CR	14 246	13 654

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

## TABLEAU DE FINANCEMENT ABRÉGÉ

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Ressources	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Insuffisance d'autofinancement	2 725	1 667	Capacité d'autofinancement		
Investissements	493	250	Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
<b>Total des emplois</b>	<b>3 218</b>	<b>1 917</b>	<b>Total des ressources</b>		
Augmentation du fonds de roulement			Diminution du fonds de roulement	3 218	1 917

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

L'écart entre le budget rectificatif et le compte financier, en matière de personnel s'explique par une estimation à 107 ETPT pour une réalisation à 102. L'écart concernant les dépenses de fonctionnement est principalement du à une sous exécution des dépenses d'études.

L'écart concernant les recettes, plus importantes que prévues dans le BR 2019 tient à la poursuite d'une demande soutenue des trois redevances autorisations, immatriculations et licences de conducteurs.

Dans le tableau de financement, l'écart entre le niveau du fonds de roulement entre le BR 2019 et le compte financier s'explique par la sous exécution des dépenses d'investissement (report de projets).

## AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2019		Compte financier 2019 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	10 351	10 351	10 035	10 035
Fonctionnement	3 780	3 672	3 604	3 351
Intervention	0	0	0	0
Investissement	793	493	263	250
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>14 924</b>	<b>14 516</b>	<b>13 901</b>	<b>13 636</b>
Dépenses de pensions civiles globales	136	136	242	242

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

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>11 326</b>	<b>11 439</b>
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	0	0
Fiscalité affectée	10 200	10 200
Autres financements publics	0	215
Recettes propres	1 126	1 024
<b>Recettes fléchées</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>11 326</b>	<b>11 439</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C – B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B – C)</b>	<b>3 190</b>	<b>2 197</b>

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

## DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel	Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	Budget initial Compte financier *	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE
Autorisation	2 746	239	239	0	0	100	80	3 085	3 065
	2 758	527	511	0	0	17	17	3 302	3 286
Contrôle	3 606	888	808	0	0	240	80	4 734	4 494
	3 463	789	755	0	0	64	64	4 316	4 283
Référentiel	2 024	261	261	0	0	0	0	2 285	2 285
	1 649	105	99	0	0	0	0	1 754	1 749
Support	1 554	1 939	1 911	0	0	332	212	3 825	3 677
	1 690	1 749	1 570	0	0	24	23	3 463	3 283
Systèmes d'information	421	453	453	0	0	121	121	995	995
	475	434	415	0	0	157	146	1 066	1 036
<b>Total</b>	<b>10 351</b>	<b>3 780</b>	<b>3 672</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>793</b>	<b>493</b>	<b>14 924</b>	<b>14 516</b>
	<b>10 035</b>	<b>3 604</b>	<b>3 351</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>263</b>	<b>250</b>	<b>13 901</b>	<b>13 636</b>

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

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

### ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>3 190</b>	<b>2 197</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	7 860	13 909
Autres décaissements non budgétaires	0	-115
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>11 050</b>	<b>15 991</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des besoins</b>	<b>11 050</b>	<b>15 991</b>

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

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	7 860	0
Autres encaissements non budgétaires	0	10 006
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>7 860</b>	<b>10 006</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>3 190</b>	<b>5 985</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	3 190	5 985
<b>Total des financements</b>	<b>11 050</b>	<b>15 991</b>

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

### CONSOLIDATION DES EMPLOIS

	Réalisation 2018 (1)	Prévision 2019 (2)	Réalisation 2019
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>103</b>	<b>107</b>	<b>102</b>
– sous plafond	103	107	102
– hors plafond			
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>			
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>			
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2018.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2019.

## AFITF - AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE

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

## FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2018 (RAP)		LFI 2019		Réalisation 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>						

## COMPTE FINANCIER 2019

## Avertissement

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Produits	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Personnel <i>dont charges de pensions civiles</i>	55	60 8	Subventions de l'État <i>– subventions pour charges de service public</i> <i>– crédits d'intervention( transfert)</i>		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	638	517	Fiscalité affectée	2 309 817	2 313 401
Intervention (le cas échéant)	2 481 085	2 126 273	Autres subventions		
Opérations d'ordre (incluses dans Fonctionnement et/ou Intervention) <i>dont dotations aux amortissements et provisions</i> <i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>	11 020 11 020	0 0	Autres produits <i>dont reprises aux amortissements et provisions</i> <i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i> <i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	168 250	165 053 5 440
<b>Total des charges</b>	<b>2 481 778</b>	<b>2 126 850</b>	<b>Total des produits</b>	<b>2 478 067</b>	<b>2 478 454</b>
Résultat : bénéfice		351 604	Résultat : perte	3 711	
Total : équilibre du CR	2 481 778	2 478 454	Total : équilibre du CR	2 481 778	2 478 454

\* Voté

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

**TABLEAU DE FINANCEMENT ABRÉGÉ**

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Ressources	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Insuffisance d'autofinancement			Capacité d'autofinancement	7 309	346 164
Investissements	20	1	Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		
			Autres ressources		
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
<b>Total des emplois</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>Total des ressources</b>	<b>7 309</b>	<b>346 164</b>
Augmentation du fonds de roulement	7 289	346 163	Diminution du fonds de roulement		

\* Voté

Le compte financier de l'Agence au titre de l'exercice 2019 a été approuvé par délibération n°20-76-01 du 31 janvier 2020 de son Conseil d'administration.

Les paiements réalisés en 2019 ont concerné les grands destinataires suivants (hors support) :

PAIEMENTS AFITF 2019		
ETAT	1 311 380 632,99 €	53,2%
SNCF RESEAU	432 029 669,35 €	17,5%
SNCF MOBILITES	175 354 867,93 €	7,1%
REGION REUNION	100 000 000,00 €	4,1%
VNF	96 000 000,00 €	3,9%
TELT	32 210 645,18 €	1,3%
REGION NORMANDIE	179 000 000,00 €	7,3%
COLLECTIVITES	76 631 705,11 €	3,1%
REGION CENTRE VDL	24 944 632,00 €	1,0%
PEI CORSE	13 900 000,00 €	0,6%
REGION Hauts de France	17 600 000,00 €	0,7%
SOCIETE CANAL SEINE NORD EUROPE	5 212 000,00 €	0,2%
<b>Total des dépenses d'intervention</b>	<b>2 464 264 152,56 €</b>	<b>100,0%</b>

Par domaines, les engagements et les paiements de l'année ont concerné :

Domaine	AE	%	CP	%
<b>Ferroviaire</b>	1 065 858 290,00 €	30,4%	1 080 905 332,16 €	43,9%
<b>Routes</b>	835 850 000,00 €	23,8%	945 749 998,99 €	38,4%
<b>Fluvial</b>	1 179 101 000,00 €	33,6%	102 612 000,00 €	4,2%
<b>Maritime</b>	42 020 000,00 €	1,2%	39 140 000,00 €	1,6%
<b>TCA</b>	332 100 000,00 €	9,5%	278 801 087,41 €	11,3%
<b>Mobilités actives</b>	28 538 235,00 €	0,8%	1 220 192,00 €	0,0%
<b>Divers et support</b>	23 504 472,72 €	0,7%	16 440 014,72 €	0,7%
<b>Totaux</b>	<b>3 506 971 997,72 €</b>	<b>100,0%</b>	<b>2 464 868 625,28 €</b>	<b>100,0%</b>

En produits, le compte financier comptabilise 2 313 401 k€ de fiscalité affectée, dont :

1 205 815 k€ de TICPE ;

227 856 k€ d'amendes radars automatiques (soit une baisse de 272 144 k€ par rapport aux recettes prévues imputable pour partie à une modification du comportement des automobilistes mais aussi à une moindre disponibilité des équipements) ;

523 017 k€ de taxe d'aménagement du territoire due par les concessions autoroutières ;

356 713 k€ de redevance domaniale due par les concessions autoroutières.

Les autres produits en 2019 correspondent, d'une part, à des titres de recettes pour 88 805 k€ et, d'autre part, pour 60 250 k€ à la contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Enfin, le budget initial de l'Agence pour l'exercice 2020 a été approuvé par délibération n° 19-75-03 du 18 décembre 2019 de son Conseil d'administration.

## AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2019		Compte financier 2019 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	55	55	63	63
Fonctionnement	638	638	542	542
Intervention	1 943 311	2 481 085	3 506 368	2 464 264
Investissement	20	20	0	0
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>1 944 024</b>	<b>2 481 798</b>	<b>3 506 973</b>	<b>2 464 869</b>
Dépenses de pensions civiles globales	0	0	0	0

\* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>2 478 067</b>	<b>2 462 456</b>
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	0	0
Fiscalité affectée	2 309 817	2 313 401
Autres financements publics	60 250	60 250
Recettes propres	108 000	88 805
<b>Recettes fléchées</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>2 478 067</b>	<b>2 462 456</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C – B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B – C)</b>	<b>3 731</b>	<b>2 413</b>

\* Voté

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

### DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination <i>Budget initial Compte financier *</i>	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Financement des infrastructures	0	0	0	1 943 311	2 481 085	0	0	1 943 311	2 481 085	
	0	0	0	3 506 368	2 464 264	0	0	3 506 368	2 464 264	
Fonctionnement de l'Agence	55	638	638	0	0	20	20	713	713	
	63	542	542	0	0	0	0	605	605	
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>638</b>	<b>638</b>	<b>1 943 311</b>	<b>2 481 085</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>1 944 024</b>	<b>2 481 798</b>	
	<b>63</b>	<b>542</b>	<b>542</b>	<b>3 506 368</b>	<b>2 464 264</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 506 973</b>	<b>2 464 869</b>	

\* Voté

### ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>3 731</b>	<b>2 413</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	0	0
Autres décaissements non budgétaires	0	0
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>3 731</b>	<b>2 413</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des besoins</b>	<b>3 731</b>	<b>2 413</b>

\* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	0	0
Autres encaissements non budgétaires	0	0
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>3 731</b>	<b>2 413</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	3 731	2 413
<b>Total des financements</b>	<b>3 731</b>	<b>2 413</b>

\* Voté

Le compte financier de l'Agence au titre de l'exercice 2019 a été approuvé par délibération n°20-76-01 du 31 janvier 2020 de son Conseil d'administration,

## SGP - SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

En 2019, les dépenses de la Société du Grand Paris (SGP) se sont élevées à 2 993 M€, soit une augmentation d'environ 13 % par rapport à 2018. Cette hausse des dépenses correspond à la montée en charge des investissements notamment sur les lignes 14 Sud, 15 Sud et 16 mais aussi aux interventions pour le financement d'autres projets de transports (Eole, prolongement de la ligne 11 notamment).

Les recettes fiscales affectées se sont établies à 662 M€ auxquelles il faut ajouter 39,8 M€ d'autres recettes, qui correspondent en majorité à la refacturation du matériel roulant à Île-de-France Mobilités. Le montant total des recettes était donc de 702 M€. La SGP a par ailleurs eu recours à 3 255 M€ d'emprunts nouveaux en 2019.

## FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2018 (RAP)		LFI 2019		Réalisation 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>						

La SGP est financée par fiscalité affectée et par endettement. Elle ne reçoit donc aucun financement via un programme budgétaire.

## COMPTE FINANCIER 2019

## Avertissement

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Produits	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Personnel <i>dont charges de pensions civiles</i>	48 902 1 056	37 530	Subventions de l'État <i>– subventions pour charges de service public – crédits d'intervention( transfert)</i>		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	345 852	354 580	Fiscalité affectée	587 000	671 930
Intervention (le cas échéant)	549 617	410 220	Autres subventions		
Opérations d'ordre (incluses dans Fonctionnement et/ou Intervention) <i>dont dotations aux amortissements et provisions</i>	30 691 30 691	3 220 3 220	Autres produits <i>dont reprises aux amortissements et provisions</i>	54 053	91 130 8 160
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>			<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>	700	
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		
<b>Total des charges</b>	<b>944 371</b>	<b>802 330</b>	<b>Total des produits</b>	<b>641 053</b>	<b>763 060</b>
Résultat : bénéfice			Résultat : perte	303 318	39 270
Total : équilibre du CR	944 371	802 330	Total : équilibre du CR	944 371	802 330

\* Voté

---

**Infrastructures et services de transports**

---

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

## TABLEAU DE FINANCEMENT ABRÉGÉ

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Ressources	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Insuffisance d'autofinancement	273 327	44 210	Capacité d'autofinancement		
Investissements	3 134 187	2 205 770	Financement de l'actif par l'État		
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État		390
			Autres ressources	200	
Remboursement des dettes financières		300 000	Augmentation des dettes financières	3 300 000	3 255 000
<b>Total des emplois</b>	<b>3 407 514</b>	<b>2 549 980</b>	<b>Total des ressources</b>	<b>3 300 200</b>	<b>3 255 390</b>
Augmentation du fonds de roulement		705 410	Diminution du fonds de roulement	107 314	

\* Voté

## AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2019		Compte financier 2019 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	45 909	45 909	38 670	38 670
Fonctionnement	380 739	342 419	299 330	109 610
Intervention	480 907	546 000	165 340	486 120
Investissement	3 850 097	2 966 302	1 843 860	2 359 060
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>4 757 652</b>	<b>3 900 630</b>	<b>2 347 200</b>	<b>2 993 460</b>
Dépenses de pensions civiles globales	1 056	1 056	560	560

\* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>638 216</b>	<b>701 790</b>
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	0	0
Fiscalité affectée	587 000	662 000
Autres financements publics	51 216	38 450
Recettes propres	0	1 340
<b>Recettes fléchées</b>	<b>2 837</b>	<b>390</b>
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	2 837	390
Recettes propres fléchées	0	0
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>641 053</b>	<b>702 180</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C – B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B – C)</b>	<b>3 259 577</b>	<b>2 291 280</b>

\* Voté

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

## DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination <i>Budget initial Compte financier *</i>	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Acquisitions foncières	0 0	62 117 49 250	59 159 37 500	0 0	0 0	158 383 109 810	150 841 106 160	220 500 159 060	210 000 143 660	
Contributions ligne 14 entre Saint-Lazare et MSO + Plan de mobilisation + impacts indirects sur les réseaux existants	0 0	0 0	0 0	480 907 165 340	546 000 486 120	0 0	0 0	480 907 165 340	546 000 486 120	
Dépenses non répartissables	45 909 38 670	150 254 114 690	133 298 99 710	0 0	0 0	20 976 24 860	44 536 28 580	217 139 178 220	223 743 166 960	
Ligne 14 Sud (Olympiades-Orly)	0 0	0 0	138 -122 510	0 0	0 0	650 488 608 370	605 000 584 490	650 488 608 370	605 138 461 980	
Ligne 15 Est (Saint-Denis Pleyel - Champigny)	0 0	2 041 4 940	2 145 1 440	0 0	0 0	133 146 25 260	54 775 19 220	135 187 30 200	56 920 20 660	
Ligne 15 Ouest (Pont de Sèvres - Saint-Denis)	0 0	10 493 16 500	26 482 14 310	0 0	0 0	58 908 20 630	70 638 15 810	69 401 37 130	97 120 30 120	
Ligne 15 Sud (Pont de Sèvres - Noisy-Champs)	0 0	0 6 110	52 773 41 050	0 0	0 0	580 235 406 870	1 134 252 982 100	580 235 412 980	1 187 025 1 023 150	
Ligne 17 Nord (Le Bourget RER - Le Mesnil-Amelot)	0 0	0 1 100	0 940	0 0	0 0	586 057 473 320	111 878 62 740	586 057 474 420	111 878 63 680	
Ligne 18 (Orly - Versailles)	0 0	1 514 1 010	917 1 440	0 0	0 0	910 549 48 050	79 722 32 090	912 063 49 060	80 639 33 530	
Lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud (Noisy-Champs - Le Bourget RER - Saint-Denis Pleyel - Mairie de Saint-Ouen)	0 0	40 726 2 720	16 291 4 700	0 0	0 0	751 355 126 690	714 103 527 860	792 081 129 410	730 394 532 560	
Matériel roulant	0 0	113 594 103 010	51 216 31 040	0 0	0 0	0 0	557 0	113 594 103 010	51 773 31 040	
<b>Total</b>	<b>45 909 38 670</b>	<b>380 739 299 330</b>	<b>342 419 109 620</b>	<b>480 907 165 340</b>	<b>546 000 486 120</b>	<b>3 850 097 1 843 860</b>	<b>2 966 302 2 359 050</b>	<b>4 757 652 2 347 200</b>	<b>3 900 630 2 993 460</b>	

\* Voté

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>3 259 577</b>	<b>2 291 280</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	300 000
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	0	0
Autres décaissements non budgétaires	0	464 460
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>3 259 577</b>	<b>3 055 740</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>40 423</b>	<b>199 310</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	2 837	390
Abondement de la trésorerie non fléchée	37 586	198 920
<b>Total des besoins</b>	<b>3 300 000</b>	<b>3 255 050</b>

\* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	3 300 000	3 255 000
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	0	0
Autres encaissements non budgétaires	0	50
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>3 300 000</b>	<b>3 255 050</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des financements</b>	<b>3 300 000</b>	<b>3 255 050</b>

\* Voté

### **1. Les dépenses.**

En 2019, les dépenses de la Société du Grand Paris se sont élevées à 2 993 M€, traduisant la poursuite de la montée en puissance du Grand Paris Express.

#### **Les dépenses d'investissement**

Les dépenses d'investissement s'élèvent en 2019 à 2 359 M€. Elles comprennent principalement les dépenses liées aux chantiers de génie civil sur la ligne 15 Sud (982 M€), sur la ligne 16 (528 M€) et sur le prolongement de la ligne 14 au Sud (448 M€).

#### **Les dépenses de personnel**

Les dépenses de personnel de la SGP en 2019 s'élèvent à 39 M€, en retrait par rapport au budget initial (46 M€), mais en forte hausse par rapport à l'année précédente (29 M€). Cela traduit l'augmentation des effectifs de la SGP pour accompagner la montée en puissance du projet du Grand Paris Express.

#### **Les dépenses d'intervention**

La SGP contribue financièrement à des projets qui ne sont pas placés sous sa maîtrise d'ouvrage. L'enveloppe dont dispose la SGP pour cette contribution financière est de 3,5 Md€2012 dont 1,5 Md€2012 pour le projet Eole, 370 M€2012 pour les schémas directeurs, 332 M€2012 pour le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, 850 M€2012 pour le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

Pour 2019, le budget initial d'intervention de la SGP était fixé à 546 millions d'euros. Il a été exécuté à hauteur de 486 millions d'euros (soit -60 M€), du fait d'un décalage de la signature d'une convention liée à Eole.

### **2. Les recettes**

En 2019, les ressources de la SGP se sont établies à 702 M€, principalement issues de ressources fiscales affectées, en croissance par rapport aux exercices précédents. En 2019, la SGP était affectataire de cinq taxes : une fraction de la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement (470 M€ affectés à la SGP), une taxe spéciale d'équipement (117 M€), une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (74 M€) et une taxe additionnelle à la taxe de séjour (1,5 M€). Il convient de préciser que le rendement de cette dernière taxe sera nettement supérieur en 2020 en raison de sa perception décalée majoritairement sur l'année suivante.

Les autres recettes sont composées majoritairement du remboursement du matériel roulant par Île-de-France Mobilités. Une hausse de ces produits a été constatée en 2019 (38 M€) correspondant à des refacturations sur des années antérieures.

En 2019, le solde budgétaire de la SGP s'est établi en déficit de 2,3 Md€. Comme en 2018, la SGP a recouru à l'emprunt pour répondre à son besoin de financement. Elle a ainsi contracté 3,3 Md€ de nouveaux emprunts en 2019.

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS

	Réalisation 2018 (1)	Prévision 2019 (2)	Réalisation 2019
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>229</b>	<b>430</b>	<b>322</b>
– sous plafond	219	430	308
– hors plafond	10		14
<i>dont contrats aidés</i>	10		14
<i>dont apprentis</i>			
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>			
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2018.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2019.

La SGP a réalisé un schéma d'emplois de +182 ETP en 2019 ; celui prévu en LFI s'élevait à +200 ETP.

## VNF - VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

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

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

L'année 2019 a été marquée :

- par la hausse du financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), passant de 80 M€ en 2018 à 96 M€ en 2019, afin d'accélérer la régénération et la modernisation du réseau ;
- dans le cadre du Grant Agreement avec l'Union Européenne relatif au financement de Seine-Escaut, un avenant 3 a été signé en mai 2019 ce qui a permis d'intégrer des dépenses supplémentaires, concernant la période avant 2019, dans le périmètre du financement européen.

## FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2018 (RAP)		LFI 2019		Réalisation 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>248 215</b>	<b>248 215</b>	<b>251 466</b>	<b>251 466</b>	<b>249 519</b>	<b>249 344</b>
Subventions pour charges de service public	248 215	248 215	251 466	251 466	248 192	248 192
Transferts					1 327	1 152
<b>P113 – Paysages, eau et biodiversité</b>					<b>13</b>	<b>4</b>
Transferts					13	4
<b>P303 – Immigration et asile</b>					<b>40</b>	<b>40</b>

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2018 (RAP)		LFI 2019		Réalisation 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Transferts					40	40
<b>P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables</b>					<b>-22</b>	
Transferts					-22	
<b>P112 – Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire</b>					<b>33</b>	<b>12</b>
Transferts					33	12
<b>P723 – Opérations immobilières et entretien des bâtiments de l'État</b>					<b>4 291</b>	<b>4 291</b>
Transferts					4 291	4 291
<b>Total</b>	<b>248 215</b>	<b>248 215</b>	<b>251 466</b>	<b>251 466</b>	<b>253 873</b>	<b>253 691</b>

L'État a essentiellement versé 248,2 M€ de subvention pour charges de service public (SCSP) à VNF sur l'exercice 2019. D'autres ressources en provenance de l'Etat viennent s'y ajouter à partir du programme 203 "Infrastructures et services de transports" : 719 k€ au titre Fonds d'Accompagnement Interministériel des Ressources Humaines (RH) afin de financer en partie les actions relatives à la transformation et la modernisation de l'établissement ; 429 k€ au titre du Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) qui permet de favoriser l'adaptation de la flotte fluviale aux exigences environnementales et logistiques.

La ressource de 4,3 M€ en provenance du programme 723 "Opérations immobilières et entretien des bâtiments de l'Etat" correspond à des versements de produits de cession au titre des ventes réalisées en 2018 et 2019. Il est ici observé une accélération des paiements par rapport aux années antérieures.

## COMPTE FINANCIER 2019

### Avertissement

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Produits	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Personnel	242 298	233 842	Subventions de l'État	248 543	254 567
<i>dont charges de pensions civiles</i>		51 851	– subventions pour charges de service public	248 543	248 192
			– crédits d'intervention( transfert)		6 375
Fonctionnement autre que les charges de personnel	362 763	361 595	Fiscalité affectée	127 500	127 500
Intervention (le cas échéant)			Autres subventions	477	3 946
Opérations d'ordre (incluses dans Fonctionnement et/ou Intervention)	222 915	219 175	Autres produits	234 441	258 180
<i>dont dotations aux amortissements et provisions</i>	222 415	218 626	<i>dont reprises aux amortissements et provisions</i>	176 615	184 676
<i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>	500	549	<i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>	1 237	2 366
			<i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>		
<b>Total des charges</b>	<b>605 062</b>	<b>595 437</b>	<b>Total des produits</b>	<b>610 961</b>	<b>644 193</b>
Résultat : bénéfice	5 899	48 756	Résultat : perte		
Total : équilibre du CR	610 961	644 193	Total : équilibre du CR	610 961	644 193

\* Voté

## TABLEAU DE FINANCEMENT ABRÉGÉ

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2019		Compte financier 2019 *		Ressources	Budget initial 2019		Compte financier 2019 *	
	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *		Budget initial 2019	Compte financier 2019 *		
Insuffisance d'autofinancement					Capacité d'autofinancement	50 963		80 889	
Investissements	220 184	180 725			Financement de l'actif par l'État			112 512	
					Financement de l'actif par les tiers autres que l'État	99 542		59 824	
					Autres ressources	1 237		1 763	
Remboursement des dettes financières	500	548			Augmentation des dettes financières	76 003		105	
<b>Total des emplois</b>	<b>220 684</b>	<b>181 273</b>			<b>Total des ressources</b>	<b>227 744</b>		<b>255 093</b>	
Augmentation du fonds de roulement	7 060	73 820			Diminution du fonds de roulement				

\* Voté

Concernant le compte de résultat :

Sur les dépenses de personnel inscrites au compte financier 2019, il convient d'y ajouter les charges fiscales et notamment la taxe sur les salaires de 15 M€ inscrite en charges de fonctionnement.

Concernant le tableau de financement abrégé :

Le financement de l'actif par l'Etat correspond à celui de l'AFITF à hauteur de 112,5 M€.

## AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2019		Compte financier 2019 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	256 640	256 640	252 061	252 061
Fonctionnement	132 951	125 197	130 139	124 295
Intervention	0	0	0	0
Investissement	214 555	146 051	272 146	173 847
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>604 147</b>	<b>527 887</b>	<b>654 346</b>	<b>550 203</b>
Dépenses de pensions civiles globales	0	0	0	0

\* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>428 346</b>	<b>442 930</b>
Subvention pour charges de service public	248 143	248 192
Autres financements de l'État	400	1 156
Fiscalité affectée	127 500	127 500
Autres financements publics	477	1 515
Recettes propres	51 826	64 567
<b>Recettes fléchées</b>	<b>99 542</b>	<b>157 942</b>
Financements de l'État fléchés	0	96 000
Autres financements publics fléchés	98 542	61 230
Recettes propres fléchées	1 000	712
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>527 887</b>	<b>600 872</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C – B)</b>	<b>0</b>	<b>50 669</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B – C)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Voté

## DÉPENSES PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	Budget initial Compte financier *	AE = CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Développement	0	0	9 068	8 113	0	0	5 160	4 573	14 228	12 686
	0	0	11 004	8 423	0	0	4 925	4 301	15 929	12 724
Fonctionnement de l'EPA	255 840	252 061	29 678	29 799	0	0	14 736	14 839	300 253	300 478
	252 061	252 061	31 457	30 099	0	0	14 126	14 396	297 644	296 556
Infrastructures et environnement	0	0	92 306	85 385	0	0	194 560	126 539	286 866	211 924
	0	0	87 678	85 628	0	0	253 095	155 150	340 773	240 778
Seine-nord Europe	800	0	1 900	1 900	0	0	100	100	2 800	2 800
	0	0	0	145	0	0	0	0	0	145
<b>Total</b>	<b>256 640</b>	<b>252 061</b>	<b>132 951</b>	<b>125 197</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>214 555</b>	<b>146 051</b>	<b>604 147</b>	<b>527 887</b>
			<b>130 139</b>	<b>124 295</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>272 146</b>	<b>173 847</b>	<b>654 346</b>	<b>550 203</b>

\* Voté

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	500	588
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	8 500	9 295
Autres décaissements non budgétaires	0	0
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>9 000</b>	<b>9 883</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>48 913</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	33 719
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	15 194
<b>Total des besoins</b>	<b>9 000</b>	<b>58 796</b>

**Infrastructures et services de transports**

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
---------	------------------------	----------------------------

\* Voté

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>50 669</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	750	283
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	2 500	5 561
Autres encaissements non budgétaires	0	2 283
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>3 250</b>	<b>58 796</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>5 750</b>	<b>0</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	5 750	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des financements</b>	<b>9 000</b>	<b>58 796</b>

\* Voté

**1/ Recettes :**

La subvention pour charges de service public effectivement versé par l'Etat s'élève à 248,2 M€, conformément au budget initial.

Sur l'exercice 2019, la taxe hydraulique (TH) affiche un niveau d'encaissements de 127,5 M€ conformément à la prévision et correspondant au plafond voté en loi de finances. La TH est due par les organismes qui prélèvent ou évacuent de l'eau sur le domaine public fluvial. Celle-ci est remplacée par une redevance hydraulique à compter du 1er janvier 2020.

Les recettes propres d'un total de 46 M€ se composent principalement de redevances domaniales (31 M€) et recettes issues de péages (15 M€).

Les recettes fléchées s'établissent à 158 M€ pour une prévision de 100 M€. Cette évolution s'explique essentiellement par l'augmentation de la subvention versée par l'AFITF, passant de 80 M€ en prévision à 96 M€ en exécution, par la hausse des cofinancements européens pour les investissements, estimé à 8,1 M€ en prévision et exécuté à 37,5 M€, les autres cofinancements provenant essentiellement des collectivités territoriales, estimé à 10,4 M€ en prévision et exécuté à hauteur de 28,9 M€.

**2/ Dépenses :**

L'essentiel de l'écart entre la prévision et l'exécution des dépenses concerne les dépenses d'investissements de l'axe de destination "Infrastructures, eau et environnement" qui porte l'entretien et l'exploitation du réseau ainsi que les travaux sur ses infrastructures. L'adoption de deux budgets rectificatifs en mai 2019 et octobre 2019 a permis de relever les autorisations de dépenses. Par rapport à ces budgets rectificatifs, l'exécution des dépenses d'investissement est de 100 %.

Le solde budgétaire s'établit au 31 décembre 2019 à 51 M€ pour une prévision inscrite au BR2 de 32 M€. Le taux global d'exécution des recettes à 102 % (+12 M€) et les crédits non consommés en dépenses (-8 M€) expliquent cet écart.

**CONSOLIDATION DES EMPLOIS**

	Réalisation 2018 (1)	Prévision 2019 (2)	Réalisation 2019
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>4 359</b>	<b>4 289</b>	<b>4 281</b>

	Réalisation 2018 (1)	Prévision 2019 (2)	Réalisation 2019
- sous plafond	4 340	4 264	4 258
- hors plafond	19	25	23
<i>dont contrats aidés</i>	19		23
<i>dont apprentis</i>			
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>			<b>1</b>
- rémunérés par l'État par ce programme			
- rémunérés par l'État par d'autres programmes			
- rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			1

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2018.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2019.

VNF a réalisé un schéma d'emplois de -96 ETP, conformément à la LFI 2019.

## SCSNE - SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE NORD EUROPE

La mission de la la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, 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. Ce projet de canal Seine-Nord Europe a donné lieu à une déclaration d'utilité publique en 2008, prorogée en 2018 et est financé par l'Union européenne, l'État et les collectivités partenaires.

Les principaux éléments de l'année 2019 sont les suivants :

- la décision d'exécution de la Commission Européenne portant sur le réseau Seine Escaut, en date du 27 juin 2019 marque le soutien de l'Union européenne sur le long terme au projet et renforce l'éligibilité de ce dernier dans les prochaines périodes de financement.
- la convention de financement et de réalisation du canal Seine-Nord Europe a été signée le 22 novembre 2019 entre l'Etat et les collectivités territoriales. Cette convention fixe les engagements des différents signataires en matière de financement du projet, à savoir 1 097 M€ HT pour l'Etat et 1 097 M€ HT pour les collectivités territoriales ;
- sur l'avancement opérationnel du projet, le programme des mesures compensatoires du secteur 1 a été finalisé, les acquisitions foncières se sont poursuivies, le marché de maîtrise d'oeuvre a été attribué et les premiers travaux sur le site de Cléry sur-Somme ont été réalisés ; les études d'avant projets des secteurs 2, 3, 4 et les écluses ont été lancés ainsi que les études de projet du secteur 1. Plus spécifiquement sur le secteur 1, sont intervenus le certificat de projet, le dépôt du dossier d'autorisation environnementale et l'avis de l'Autorité environnementale, l'arrêté de prescription de fouilles archéologiques, l'enquête parcellaire. Par ailleurs, la concertation sur le projet s'intensifie ;
- enfin, l'article 134 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit la transformation de la SCSNE en établissement public local au plus tard le 1er avril 2020 ;

## FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2018 (RAP)		LFI 2019		Réalisation 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Total</b>						

De 2017 à 2019, 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 (AFITF), et ne donne donc pas lieu à un financement via un programme budgétaire.

## COMPTE FINANCIER 2019

### Avertissement

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)

Charges	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Produits	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Personnel <i>dont charges de pensions civiles</i>	4 680 224	2 598 315	Subventions de l'État – subventions pour charges de service public – crédits d'intervention( transfert)		
Fonctionnement autre que les charges de personnel	4 850	2 721	Fiscalité affectée		
Intervention (le cas échéant)			Autres subventions		
Opérations d'ordre (incluses dans Fonctionnement et/ou Intervention) <i>dont dotations aux amortissements et provisions</i> <i>dont valeur nette comptable des éléments d'actif cédés</i>	100 100	223 223	Autres produits <i>dont reprises aux amortissements et provisions</i> <i>dont produits de cession d'éléments d'actif</i>  <i>dont quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs</i>	9 530   100	5 319   60
<b>Total des charges</b>	<b>9 530</b>	<b>5 319</b>	<b>Total des produits</b>	<b>9 530</b>	<b>5 319</b>
Résultat : bénéfice			Résultat : perte		
Total : équilibre du CR	9 530	5 319	Total : équilibre du CR	9 530	5 319

\* Voté

## TABLEAU DE FINANCEMENT ABRÉGÉ

(en milliers d'euros)

Emplois	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *	Ressources	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
Insuffisance d'autofinancement			Capacité d'autofinancement		163
Investissements	50 660	21 449	Financement de l'actif par l'État		5 212
			Financement de l'actif par les tiers autres que l'État	40 524	29 907
			Autres ressources	5 563	53
Remboursement des dettes financières			Augmentation des dettes financières		
<b>Total des emplois</b>	<b>50 660</b>	<b>21 449</b>	<b>Total des ressources</b>	<b>46 087</b>	<b>35 335</b>
Augmentation du fonds de roulement		13 886	Diminution du fonds de roulement	4 573	

\* Voté

Le compte financier de la Société du Canal Seine-Nord Europe est approuvé par le Conseil de surveillance du 12 mars 2020 et certifié sans réserve par son commissaire aux comptes.

## AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES

(en milliers d'euros)

Dépenses	Budget initial 2019		Compte financier 2019 *	
	AE	CP	AE	CP
Personnel	4 680	4 680	2 862	2 862
Fonctionnement	5 220	4 750	2 749	2 684
Intervention	0	0	0	0
Investissement	69 190	41 230	61 861	21 545
<b>Total des dépenses AE (A) CP (B)</b>	<b>79 090</b>	<b>50 660</b>	<b>67 472</b>	<b>27 091</b>
Dépenses de pensions civiles globales	0	0	0	0

\* Voté

(en milliers d'euros)

Recettes	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Recettes globalisées</b>	<b>46 087</b>	<b>19 932</b>
Subvention pour charges de service public	0	0
Autres financements de l'État	0	5 212
Fiscalité affectée	0	0
Autres financements publics	40 524	14 624
Recettes propres	5 563	96
<b>Recettes fléchées</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Financements de l'État fléchés	0	0
Autres financements publics fléchés	0	0
Recettes propres fléchées	0	0
<b>Total des recettes (C)</b>	<b>46 087</b>	<b>19 932</b>
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1 = C – B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2 = B – C)</b>	<b>4 573</b>	<b>7 159</b>

\* Voté

## ÉQUILIBRE FINANCIER

(en milliers d'euros)

Besoins	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Solde budgétaire (déficit) (D2)</b>	<b>4 573</b>	<b>7 159</b>
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : besoins	0	1 063
Autres décaissements non budgétaires	0	690
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>4 573</b>	<b>8 912</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie = (2) - (1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Abondement de la trésorerie fléchée	0	0
Abondement de la trésorerie non fléchée	0	0
<b>Total des besoins</b>	<b>4 573</b>	<b>8 912</b>

\* Voté

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

(en milliers d'euros)

Financements	Budget initial 2019	Compte financier 2019 *
<b>Solde budgétaire (excédent) (D1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers : financement	0	0
Autres encaissements non budgétaires	0	26
<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>0</b>	<b>26</b>
<b>PRÉLÈVEMENT sur la trésorerie = (1) - (2)</b>	<b>4 573</b>	<b>8 886</b>
Prélèvement sur la trésorerie fléchée	0	0
Prélèvement sur la trésorerie non fléchée	4 573	8 886
<b>Total des financements</b>	<b>4 573</b>	<b>8 912</b>

\* Voté

Destination Budget Initial / Compte financier	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Maîtrise d'ouvrage	4 680		5 220	4 750			2 830	15 780	12 730	25 210
	2 862		2 745	2 682			13 766	9 641	19 377	15 185
Etudes				2			30 250	8 900	30 250	8 900
							42 119	5 353	42 119	5 355
Foncier							10 470	11 370	10 470	11 370
							4 061	4 934	4 061	4 934
Libération d'emprunt							24 930	4 020	24 930	4 020
							1 914	1 557	1 914	1 557
Travaux							710	1 180	710	1 180
							0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>4 680</b>		<b>5 220</b>	<b>4 750</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>69 190</b>	<b>41 230</b>	<b>79 090</b>	<b>50 660</b>
	<b>2 862</b>		<b>2 745</b>	<b>2 684</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>61 860</b>	<b>21 545</b>	<b>67 471</b>	<b>27 091</b>

### 1. Les dépenses.

Les dépenses sont sous-exécutées par rapport à la prévision. S'agissant du personnel et du fonctionnement, cette sous-exécution s'explique par le fait que les recrutements initialement prévus n'ont pas tous été réalisés. L'exécution partielle des dépenses d'investissement initialement prévues s'explique par la montée en puissance progressive d'un projet de grand envergure qu'est le canal Seine Nord Europe.

### 2. Les recettes.

Les recettes correspondent à la part Etat versée par l'AFITF pour 5,21 M€ contre 9,2 M€ en prévision, à la part des collectivités territoriales pour 13,94 M€ au titre des conventions préliminaires de financement contre 16,4 M€ en prévision ainsi qu'à la part de l'Union européenne (UE) pour 0,68 M€ contre 5,6 M€ en prévision. Il convient de noter qu'une subvention de l'UE d'un montant de 4,3 M€ au titre des dépenses 2019 a été versée le 3 janvier 2020 et sera donc comptabilisée dans les recettes 2020.

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS

	Réalisation 2018 (1)	Prévision 2019 (2)	Réalisation 2019
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>		<b>45</b>	<b>19</b>
– sous plafond		45	19
– hors plafond			
<i>dont contrats aidés</i>			
<i>dont apprentis</i>			

	Réalisation 2018 (1)	Prévision 2019 (2)	Réalisation 2019
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>			<b>9</b>
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes			
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes			9

(1) La réalisation reprend la présentation du RAP 2018.

(2) La prévision fait référence aux plafonds des autorisations d'emplois votés en loi de finances initiale ou, le cas échéant, en lois de finances rectificatives 2019.

La SCSNE a réalisé un schéma d'emplois de +11 ETP alors que la LFI 2019 prévoyait une hausse de 32 ETP.