

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

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

2021



PROGRAMME 203

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS

MINISTRE CONCERNÉE : BARBARA POMPILI, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Marc PAPINUTTI

Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

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

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

La loi d'orientation des mobilités (LOM), publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019, est l'aboutissement d'une démarche collective, afin de construire une programmation des infrastructures de transports réaliste et sincère. Mobilisant l'énergie de l'ensemble des acteurs, publics ou privés, nationaux et locaux, utilisant les nouveaux leviers de la technologie, la politique des transports devient une politique globale de la mobilité.

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

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

Par ailleurs, les moyens du plan France Relance contribueront au financement des infrastructures en matière de transport en 2021 et 2022.

Dans ce cadre et conformément aux priorités définies par le Gouvernement, l'action du programme repose en 2021 principalement sur les axes suivants :

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

Le rééquilibrage intermodal et l'optimisation dans le domaine de pertinence de chacun des modes restent également des vecteurs de limitation des nuisances environnementales dont la pollution et d'amélioration des performances énergétiques et environnementales.

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

- l'administration centrale, notamment la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et les services techniques centraux (centre d'études techniques des tunnels - CETU, centre national des ponts de secours - CNPS, service technique des remontées mécaniques et des transports guidés – STRMTG) ; à noter que le CNPS a vocation à rejoindre le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) dans le cadre d'une réforme courant 2021 ;
- les services déconcentrés, notamment les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et les directions interdépartementales des routes (DIR).

Les effectifs de ces services sont inscrits à l'action 8 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ».

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

- les gestionnaires d'infrastructures : SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, Voies navigables de France (VNF), les grands ports maritimes métropolitains et d'outre-mer, les ports autonomes fluviaux, les sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes, ainsi que la Compagnie nationale du Rhône (CNR). Ces gestionnaires d'infrastructures sont, généralement, maîtres d'ouvrage des projets et responsables de la maintenance et de la performance des réseaux et ouvrages existants ;
- les organismes délégataires de prérogatives régaliennes : l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), opérateur de l'État, et l'Autorité de régulation des transports (ART), autorité publique indépendante ;
- les entreprises publiques de transport : RATP notamment ;
- l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;
- la Société du Grand Paris (SGP), en charge de la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris ;
- la Société franco-italienne Tunnel euralpin Lyon-Turin (TELT), en charge de la réalisation puis de la gestion de la section transfrontalière de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

L'établissement public Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), maître d'ouvrage du projet de canal, créée le 4 mai 2017, a été transformé en 2020 en établissement public local, rattaché à la région des Hauts-de-France et aux départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme. L'État reste présent dans la gouvernance de l'établissement public.

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

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

Maintenir et améliorer l'état des réseaux nationaux de transport

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

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

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

Ce haut niveau d'investissement, notamment permis par la reprise par l'État de 35 Md€ de dette de SNCF Réseau durant le quinquennat (en deux temps : 25 Md€ en 2020, 10 Md€ en 2022), sera mené en parallèle d'une démarche globale d'amélioration de la productivité du groupe SNCF et en particulier de SNCF Réseau. Une « règle d'or » stricte, votée par le Parlement, permet par ailleurs d'éviter tout nouvel endettement hors de contrôle de SNCF Réseau. Ces différents leviers permettront d'assainir la situation financière du groupe SNCF, et en particulier du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, et ainsi de garantir la pérennité de notre système ferroviaire.

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

Elle se concrétise non seulement au travers des dotations à SNCF Réseau pour la maintenance des infrastructures, de la subvention à l'Établissement public de sécurité ferroviaire pour l'exercice de ses missions (qui remplace la taxe affectée supprimée en 2021), et des crédits de l'AFITF consacrés à la sécurisation des passages à niveau et des tunnels ferroviaires, mais aussi au travers de nombreuses autres actions de mobilisation, de formation et de management qui, si elles n'ont pas d'impact budgétaire significatif, permettent toutefois de donner leur pleine efficacité à l'ensemble de ces investissements de sécurité.

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

Concernant le réseau routier national non concédé, la priorité à l'entretien du réseau existant reste clairement affirmée par le Gouvernement. Elle s'est traduite par un effort supplémentaire sur les crédits d'entretien et de régénération dès 2018 qui se poursuit en 2021. L'usage de ces crédits est optimisé pour préserver au mieux l'état du patrimoine en tenant compte des niveaux de trafic de chaque route et prévenir ainsi les risques en termes de perte de sécurité et de défaillance du réseau et des ouvrages. De plus, afin d'informer les décideurs et les citoyens en toute transparence sur cet état, les données correspondantes sont accessibles sur le site du ministère depuis plusieurs années.

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

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

Optimiser les systèmes de transport et les réseaux existants

Cet objectif se traduit par :

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

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

- **la transformation du groupe public ferroviaire** : pour en faire, au 1^{er} janvier 2020, un groupe public unifié dont le capital est détenu à 100 % par l'État, composé de sociétés et de leurs filiales éventuelles, afin d'améliorer la performance économique et industrielle du groupe ;
- **la remise à plat du cadre social et l'arrêt du recrutement au statut** : pour mettre en place progressivement un cadre social équitable entre les différents opérateurs, la date de l'arrêt du recrutement au statut est fixée, par la loi, au 1^{er} janvier 2020 ;
- **l'objectif d'une trajectoire économique soutenable** : la loi encadre la détermination des redevances d'infrastructure, afin d'assurer à SNCF Réseau un niveau de recettes qui couvre ses coûts tout en favorisant le développement du trafic et en préservant la desserte du territoire. Elle cadre les conditions d'investissement pour empêcher la reconstitution d'une dette insoutenable ;

- **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 concertées, avec les organisations syndicales notamment. La loi assure un haut niveau de garanties sociales.

Les ordonnances prévues par la loi ont toutes été publiées courant 2019, et la transformation du groupe publique a été opérée au 1^{er} janvier 2020 : la SNCF est ainsi devenue une société nationale à capitaux publics, détenant intégralement les sociétés SNCF Réseau et SNCF Voyageurs. Par ailleurs la gestion des gares de voyageurs est dorénavant assurée par une filiale dédiée de SNCF Réseau.

Les grands projets d'infrastructures doivent s'inscrire dans une approche phasée confortée par le Conseil d'orientation des infrastructures, commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien et maximisant la valeur ajoutée socio-économique avant la réalisation des sections de lignes nouvelles dans le cadre défini par la LOM.

En cohérence avec la LOM, l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire structurant représentent la première des priorités pour le Gouvernement pour renforcer le transport du quotidien et le désenclavement des zones rurales, mais aussi afin d'améliorer la performance et la sécurité de l'offre de services. En particulier, l'État poursuit ses investissements sur les lignes de desserte fine du territoire et accompagnera les régions au travers des Contrats de plan Etat-Région.

Sur ce dernier point, la mission confiée au Préfet François Philizot lancée en 2019 a abouti à la signature de deux premiers protocoles d'accord régionaux, le 20 février 2020, avec les régions Centre Val de Loire et Grand Est, et les discussions se poursuivent avec les autres régions. La mise en œuvre de ces protocoles s'appuiera notamment sur les modalités de gestion des petites lignes ferroviaires introduites par la LOM.

Enfin, l'Île-de-France fera l'objet d'un effort soutenu au titre de son volet transport collectif. Il conviendra de définir le régime de sécurité adapté et proportionné à l'usage des trains appelés à circuler sur ces lignes, conformément à la réglementation européenne, et en ayant l'objectif de maintenir un haut niveau de sécurité.

Le programme 203 portera également à partir de 2021 les crédits d'exploitation des trains d'équilibre du territoire, précédemment portés par le compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », afin d'accroître, grâce à cette recentralisation budgétaire, la lisibilité des crédits de la politique publique des transports.

La convention d'exploitation des TET conclue avec SNCF Voyageur pour la période 2016-2020 a permis d'améliorer significativement la trajectoire financière des TET tout en donnant une nouvelle dynamique à ces trains.

Cette amélioration est notamment la résultante du recentrage du périmètre de l'offre dont l'État a la responsabilité et qui montrait jusqu'alors une forte hétérogénéité. L'important travail de concertation mené avec les régions, afin de permettre une meilleure articulation des TET et TER, et ainsi d'offrir aux voyageurs un service plus lisible, plus efficient et d'une meilleure qualité, s'est traduit par la reprise par les régions de plusieurs lignes TET d'intérêt régional entre le 1^{er} janvier 2017 et le 1^{er} janvier 2020. Depuis cette date, l'État est responsable de trois lignes de longue distance structurantes à l'échelle du territoire national, au-delà du réseau à grande vitesse (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Marseille), de trois lignes d'aménagement du territoire (Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Toulouse-Hendaye), de deux dessertes fines du territoire (Clermont-Ferrand-Béziers et Clermont-Ferrand-Saint-Martin-Sail-les-Bains) et de deux lignes de nuit (Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol/Cerbère). L'État a ainsi pu travailler à l'amélioration de l'attractivité et de la compétitivité de ce périmètre recentré. Ce travail s'est traduit par l'adoption de schémas directeurs sur les trois lignes structurantes et sur deux lignes d'aménagement du territoire (Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux) dont le processus d'ouverture à la concurrence a été engagé au début de l'année 2020 pour un début d'exploitation à l'horizon 2022.

Cela passe également par le renouvellement du matériel roulant des lignes. Au-delà du soutien apporté par l'État au renouvellement des matériels roulants des lignes reprises par les régions, soit à travers des contributions financières soit à travers la fourniture de rames Alstom neuves, l'État s'est engagé dans le renouvellement du matériel roulant des lignes TET du périmètre conventionné.

Dans le domaine du fret ferroviaire, le Gouvernement a annoncé le 27 juillet 2020 une série de mesures d'urgence pour aider ce mode de transport à surmonter la crise sanitaire et renforcer sa compétitivité. En particulier, SNCF Réseau diminuera les péages dus par les entreprises ferroviaires grâce à une compensation de l'Etat permettant d'assurer la neutralité financière de l'opération pour le gestionnaire de l'infrastructure ainsi que le respect des obligations européennes de tarification a minima au coût marginal ; une grande attention sera également accordée à la qualité des sillons fret pour améliorer la compétitivité hors coûts de ce mode de transports. Ces mesures s'articuleront avec le plan France Relance, qui inclut un volet relatif aux investissements dans le fret ferroviaire.

La mise en place d'autres mesures de soutien au fret ferroviaire, et notamment le financement d'un dispositif d'aide au « wagon isolé », est également incluse dans le présent projet de loi de finances.

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 et d'autoroutes ferroviaires/ferroulage seront poursuivis et renforcés en 2021.

Par ailleurs, l'État poursuivra la collaboration sur les autoroutes ferroviaires avec l'Italie et l'Espagne afin de pérenniser l'autoroute ferroviaire alpine et permettre l'essor de nouveaux services sur l'axe atlantique.

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

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

S'agissant du réseau routier national concédé, des opérations financées par les sociétés autoroutières, au titre de l'entretien normal ou d'une contractualisation spécifique avec l'État au travers des contrats de plan ou du plan de relance autoroutier de 2015, afin d'améliorer la capacité du réseau, doivent être mises en service en 2021.

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

En outre, afin de permettre au transport fluvial de marchandises de se positionner comme un mode de transport plus propre et une solution crédible à la congestion routière, l'État continuera en 2021 à apporter sa contribution financière au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI), mis en œuvre et financé par VNF.

Dans le domaine portuaire, les grands ports maritimes métropolitains finaliseront leurs nouveaux projets stratégiques à 5 ans.

S'agissant des investissements dans les grands ports maritimes, la poursuite des opérations de développement permettra de renforcer leur compétitivité, à l'image de la création des postes à quai supplémentaires n°11 et n°12 à Port 2000 au GPM du Havre ou les travaux d'extension au GPM de La Rochelle. De manière plus globale, la priorité d'investissement vise 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.

Le processus d'intégration des ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) constitue un chantier majeur en termes de reconquête des trafics, afin de dynamiser cet axe et d'en faire le premier ensemble portuaire national. L'impact des conséquences du Brexit, tant en termes de nouvelles contraintes administratives que d'adaptation potentielle des équipements et des dispositifs de contrôle, reste un sujet d'attention majeur.

Concernant les transports urbains, les deux premiers appels à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) ont représenté un engagement majeur de l'État, et ont permis la construction ou la mise en chantier de plus de 1 000 km de lignes. Le troisième appel à projets pour les TCSP, également ouvert aux projets de mobilité durable (par exemple ceux visant l'amélioration de la performance et de l'information multimodale pour les usagers des transports collectifs ou favorisant le report modal) représente un montant total d'aides de l'État de 450 M€, sous forme de subventions de l'AFITF aux maîtres d'ouvrage. À la mi-2020, 56 conventions de financement portant sur 265 M€ de subventions ont été adoptées par l'AFITF. L'année 2020 constitue la dernière année de conventionnement des subventions de cet appel à projets.

En Île-de-France, les enjeux concernent le désengorgement et l'amélioration du réseau de transports urbains existants. Les opérations à réaliser sont financées au titre du contrat de plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et modifié par avenant en date du 16 février 2017. En 2021, les principaux projets concernés seront le prolongement du RER E et de la ligne 11 du métro. Suite au rapport de la Cour des Comptes sur la SGP, en février 2018 le Gouvernement a confirmé son engagement à réaliser l'intégralité du Grand Paris Express à horizon 2030, tout en annonçant un nouveau calendrier de mise en service des lignes afin de prendre en compte les défis techniques, humains et financiers que ce projet soulève.

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

Développer des services de mobilité sur tous les territoires qui soient adaptés aux besoins et innovants

L'État soutient le développement des services numériques à la mobilité rendus possibles par les nouvelles technologies numériques et l'ouverture des données de transport, et des véhicules plus performants, plus propres et ayant une plus grande autonomie de conduite grâce à leur système de bord et à leur connexion au réseau des infrastructures, des autres véhicules en circulation et des centres de gestion du trafic.

La démarche **France Mobilités** promeut l'expérimentation et le déploiement de solutions innovantes répondant aux besoins de mobilité, et anime et fédère l'écosystème des mobilités.

Afin d'encourager la mise en place de ces services innovants, la démarche France Mobilités intègre une mesure de soutien à l'ingénierie des collectivités avec deux axes de travail proposés : un appel à manifestation d'intérêt TENMOD « France Mobilités - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » porté par l'ADEME, le CEREMA et plusieurs partenaires des services déconcentrés de l'État d'une part, la mise en place de cellules régionales d'appui à l'ingénierie de mobilité dans les territoires peu denses d'autre part :

- **TENMOD** s'inscrit dans une démarche globale favorisant la mise en œuvre par les territoires de projets de mobilités quotidiennes, durables, pour tous, innovantes sur le plan technique et/ou sociétal et/ou de la gouvernance des projets développés sur le territoire, répondant à un besoin local.
- Le CEREMA et la Banque des Territoires, avec le soutien de l'ADEME, ont mis en place, en lien avec les partenaires locaux et les services de l'État, des **cellules régionales d'appui** à l'ingénierie de mobilité dans les territoires peu denses, qui s'adressent en particulier aux collectivités territoriales qui ont besoin d'un appui en ingénierie technique, financière ou administrative, pour leur permettre de trouver des solutions adaptées à leur contexte, ainsi qu'aux entreprises, start-ups et associations qui développent des solutions innovantes.

Développer les mobilités propres et les mobilités actives

France Mobilités valorise la politique de développement d'une mobilité du quotidien durable et innovante sur les territoires. Cette politique comporte les volets principaux suivants :

1. Le **covoiturage** et les autres mobilités partagées sont des solutions de transport alternatives à la voiture individuelle en zones peu denses, participent à la résolution des problèmes de congestion récurrents en zones denses, et permettent de réduire l'empreinte environnementale de manière générale. Le plan pour le covoiturage du quotidien vise à mobiliser les acteurs et les usagers dans l'objectif de tripler le nombre de trajets covoiturés d'ici 2024. Ce plan est organisé autour de 3 thématiques :

- Faciliter le développement des services de covoiturage : la start-up d'État « Preuve de covoiturage » constitue un registre de covoiturage attestant de l'activité des services de covoiturage mis en place dans le cadre du plan national. Les données figurant dans ce registre serviront de justificatifs à l'ensemble des opérateurs de covoiturage pour obtenir des aides financières de la part des collectivités locales et des entreprises participant à l'effort collectif.
- Encourager les usagers de la voiture particulière à recourir au covoiturage.
- Faciliter la circulation pour les véhicules utilisés en covoiturage : l'autorisation du covoiturage sur des voies normalement réservées aux bus et aux taxis est en cours d'expérimentation, l'objectif étant d'apporter aux usagers ayant recours au covoiturage un avantage en matière de conditions de trafic, de durée de leurs trajets et de confort de conduite.

2. Le **plan vélo** et mobilités actives a pour objectif de multiplier par trois la part du vélo dans les trajets, afin de passer de 2,7 % à 9 % des déplacements en 2024. De nombreux ministères sont impliqués directement dans sa réalisation aux côtés du ministère de la transition écologique et du ministère des transports. Le plan repose sur 4 axes visant à répondre aux freins identifiés et aux attentes des Français : la sécurité (aménagement cyclables), la sûreté (lutte contre le vol de vélos), l'incitation des usagers à utiliser leur vélo (reconnaissance du vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux) et le développement d'une culture vélo. L'État assure le cofinancement des infrastructures cyclables aux côtés des collectivités locales avec un budget de 350 M€ sur 7 ans programmé par l'AFITF conformément à la LOM. Ce budget est consacré principalement à la résorption des discontinuités d'itinéraires cyclables qui pénalisent la sécurité et la qualité des trajets des cyclistes et fait l'objet d'un appel à projets annuel doté de 50 M€. Il sera complété dans le cadre du plan de relance.

3. L'État a mis en place en 2019 le **point d'accès national** (PAN) aux données de l'information multimodale conformément à la réglementation européenne. Ce PAN facilitera le développement de services d'information et de billettique multimodales.

4. Le développement du **véhicule automatisé**, s'appuyant sur les nouvelles technologies, constitue un enjeu majeur pour la mobilité future, la sécurité routière et l'industrie nationale. La LOM permet, par ses articles 31 et 32, de mettre en place le cadre législatif et réglementaire de déploiement des systèmes de mobilité automatisée et connectée. Ces textes, ainsi que les référentiels techniques de démonstration de sécurité qui les accompagneront, ont fait l'objet de travaux en lien avec les acteurs de la filière, regroupés au sein de France véhicules autonomes. Ces travaux se poursuivront en 2021, en vue de disposer d'un cadre permettant les premiers déploiements, au-delà de l'expérimentation, en 2022.

Enfin, la stratégie nationale bas carbone (SNBC) ainsi que la stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP) ont été publiées en avril 2020, en prenant en compte notamment les orientations du plan climat et l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. La SNBC prévoit une décarbonation complète des transports terrestres, maritimes (domestiques) et fluviaux, soit par le passage à des motorisations électriques peu émettrices (sur leur cycle de vie), soit par le passage à des carburants alternatifs fortement décarbonés (en analyse de cycle de vie). La transformation complète du parc de véhicules est donc nécessaire, ainsi que le développement des infrastructures de recharge électrique et de distribution de gaz renouvelables (biogaz, hydrogène...).

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

Le ministère de la transition écologique porte la régulation économique, sociale et environnementale du secteur des transports routiers à travers son activité normative et ses missions de contrôle. Il accompagne également les acteurs du secteur pour répondre aux objectifs d'une mobilité durable et adaptée aux besoins de la population.

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

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

Dans le cadre des discussions européennes relatives aux volets « social » et « accès au marché et à la profession » du « Paquet mobilité I » en matière de transport routier, les autorités françaises ont soutenu ces positions en coordination avec les 10 États membres de l'Alliance du Routier créée en 2017 à l'initiative de la France et de l'Allemagne et les textes adoptés définitivement en juillet 2020 apportent des avancées significatives. Ils constituent une base plus équilibrée et plus juste du fonctionnement du marché intérieur des services de transport routier. Les prochains mois seront consacrés à la mise en œuvre effective des mesures adoptées, dont une part importante permet de renforcer les capacités de contrôle des règles en vigueur.

En matière de transport routier de voyageurs, une attention particulière sera apportée à l'évolution de la proposition de la Commission européenne concernant l'ouverture des marchés nationaux aux opérateurs non-résidents.

La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne sera pleinement effective le 1^{er} janvier 2021. Les négociations en cours sur la future relation entre l'UE et le Royaume-Uni revêtent un caractère stratégique pour limiter les effets sur la fluidité des transports routiers, l'absence d'accord étant de nature à entraîner des perturbations importantes dans la circulation des personnes et des biens, particulièrement en France compte tenu de sa position géographique. Dans une telle hypothèse, pour permettre le maintien d'une continuité de base du trafic routier, indispensable aux économies européenne et britannique et aux citoyens, des mesures de contingence européennes, ou à défaut, nationales, devront être adoptées.

Dans ce contexte, les activités de contrôle du secteur des transports routiers constituent une priorité d'action réaffirmée par le Gouvernement, pour l'année 2021 et à plus long terme avec les nouveaux outils qui seront développés dans le cadre de la mise en œuvre du Paquet Mobilité. Assurées au niveau des DREAL en coordination avec les autres ministères concernés (ministère de l'intérieur, ministère de l'économie, des finances et de la relance), ces missions constituent un élément essentiel du dispositif de régulation.

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

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports
INDICATEUR 1.1	Intérêt socio-économique des opérations
OBJECTIF 2	Améliorer la qualité des infrastructures de transports
INDICATEUR 2.1	Coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré
INDICATEUR 2.2	État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial
OBJECTIF 3	Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route
INDICATEUR 3.1	Part modale des transports non routiers
INDICATEUR 3.2	Part de marché des grands ports maritimes
INDICATEUR 3.3	Contrôle des transports routiers
OBJECTIF 4	Améliorer l'efficacité, l'attractivité, la régularité et la qualité des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs
INDICATEUR 4.1	Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres
INDICATEUR 4.2	Taux de remplissage
INDICATEUR 4.3	Régularité des services nationaux de transport conventionnés à 5 minutes
INDICATEUR 4.4	Nombre de trains supprimés
INDICATEUR 4.5	Nombre de trains en grand retard (>30 minutes)

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

Le projet de loi de finances pour 2021 prévoit la suppression du CAS "Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs" et la réintégration de ses dépenses au sein du programme 203, afin d'accroître par cette recentralisation la lisibilité de la dépense de l'État en faveur de la politique publique des transports. Dans ce contexte, les indicateurs des anciens programmes 785 et 786 sont intégrés dans la maquette des objectifs et indicateurs du programme 203 dans un objectif 4 "Améliorer l'efficacité, l'attractivité, la régularité et la qualité des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs".

OBJECTIF

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

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

1.1 Intérêt socio-économique des opérations

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

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

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

INDICATEUR

1.1 – Intérêt socio-économique des opérations

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires	€/€ public investi	1,9	0,5	Non connu	Non connu	Non connu	> 1,5
Intérêt socio-économique des opérations routières	€/€ public investi	2,5	2,8	3,3	3,3	2,5	> 3,0

Précisions méthodologiques

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

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

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

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

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

1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

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

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

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

La cible à horizon 2023 est fixée au niveau de celle de 2020 comme devant être supérieure à 1,5 € / € investi.

La liste des opérations connues et concernées dont le montant est supérieur à 20 M€ depuis 2018 est la suivante :

Année de signature de la convention	Intitulé du projet ou programme d'opération participant au calcul de l'indicateur	Montant (M€) (1)	Conditions économiques	Taux d'actualisation	Valeur actualisée nette par euro public investi (en €) (2)	Montant investi valorisé (en €) (1)*(2)
Réalisation 2018	SNCF Réseau - PEM Lyon Part-Dieu (Accès Pompidou)	45,8	01/01/16	4,5%	0,88	42,9
	SNCF Réseau - Amélioration de la desserte de Bergerac	79,8	Courant à transmission	4,5%	0,04	79,9
	SNCF Réseau - Renouveau des infrastructures ferroviaires entre Rennes et Retiers (accessibilité PMR)	23,1	Courant à transmission	4,5%	0,7	23,0
	VNF - Remise en navigation du canal de Condé Pommeroeul	46,0	01/09/09	4,5%	5,07	233,2
	Total 2018	194,7			1,9	379,0
Réalisation 2019	SNCF RESEAU - Contournement ferroviaires Donges	140,5	01/01/17	4,5%	-1,3	-182,7
	SNCF RESEAU - Modernisation La Roche - La Rochelle	141,9	01/01/15	4,5%	4	567,6
	SNCF RESEAU - Electrification Paris-Troyes (Phase 1, tranche 2)	159,6	01/06/10	4,5%	0,4	63,8
	SNCF RESEAU - Tram Train Massy Evry	170,9	01/06/11	4,5%	-0,52	-88,9
	SNCF RESEAU - Modernisation Dol - Dinan	24,5	01/01/17	4,5%	-1,5	-36,7
	SNCF RESEAU - Eole (Convention RER 4)	3377,3	01/05/19	4,5%	0,53	1790,0
	SNCF RESEAU - Transfert Nantes Etat-Nantes Blottereau	106,2	01/01/14	4,5%	-0,91	-96,6
	SNCF - Réseau - Tranche 2019 des travaux de la création d'une 4ème voie entre Strasbourg et Vendenheim	15,2	courant à terminalison	4,5%	0,62	9,4
	SNCF - Réseau - Aménagement gare de Saint André le Gaz	25,7	01/01/12	4,5%	-0,11	-2,8
	VNF - Recalibrage de la Lys	126,0	01/01/14	4,5%	-0,52	-65,5
	Total 2019	4287,8			0,5	1957,6
2020 (prévision actualisée)	Développement des terminaux à conteneur au GPM du Havre	154,5	01/07/18	4,5%	3,29	509,0
	[En attente liste des opérations ferroviaires arrêtée pour 2020 compte tenu de la crise sanitaire et de son impact sur la programmation des travaux]	Total 2020			Non connu	
2021 (prévision)	[En attente liste des opérations ferroviaires arrêtée pour 2021 compte tenu de la crise sanitaire et de son impact sur la programmation des travaux]					
	Total 2021				Non connu	

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

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

Dans le domaine fluvial, il n'y a aucune opération d'un montant supérieur à 20 M€ pour lesquelles le bénéfice socio-économique doit être calculé réglementairement et faisant l'objet d'une convention de réalisation au cours de l'année considérée.

1.1.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

La cible à horizon 2023 est maintenue à la valeur fixée pour la cible 2020 (>3 € / € investi).

La liste des opérations routières entrant dans le périmètre de cet indicateur de 2018 à 2021 est la suivante :

Année	Dpt	voie	Libellé opération	Coût total de l'opération (en M€) (1)	Bénéfice actualisé (en M€)	Investissement (en M€) (2)	Bénéfice actualisé par euro investi (en €)
2018 (réalisation)	15	RN122	Déviations de Sansac de Marmiesse	54,6	30,5	13,9	2,2
	29	RN164	29 – RN164 - déviation de Châteauneuf du Faou	65	40,8	79,1	0,5
	48	RN88	48 – RN88 – Rodeo ouest de Mende	30	8	27	0,3
	62	RN17	62 – RN17 – Vimy-Avion	26,2	104,5	11,6	9,0
	69		69 - Liaison A450/A7	39,5	39,5	14,1	2,8
	33	A630	Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10	148,9	824	87,6	9,4
			Total		1 047,3	233,3	4,5
2019 (réalisation)	43	RN102	43 – RN102 - Déviation d'Arvant	60,1	40,6	20,3	2,0
	68	RN59	68 – RN59 – Déviation de Châtenois	60	205	49,7	4,1
	67	A351-RN4	A351-RN4 aménagement multimodal	36	9,9	43,9	0,2
	22	RN164	RN164 - section de Rostrenen	61	86,4	87,8	1,0
	60	RN2	RN2 - déviation de Pèroy-les-Gombries	26,2	70,1	12,6	5,6
	76	RN1338	accès Sud du Pont Flaubert	205	326,6	93,6	3,5
			Total		738,6	307,9	2,4
2020 (prévision actualisée)	33	RN250 /A660	RN25 /A660 : Desserte du bassin d'Arcachon	48,1 (*)	2390	51,8	46,2
	22	RN164	RN164 - mise à 2x2 voies sur le secteur de Merdrignac	30 (**)	98	28	3,3
	78	RN10	RN10 – requalification à Trappes	95 (***)	-14	107,7	-0,1
			Total		2 474,0	187,5	13,2
2021 (prévision)	22	RN164	Opération d'aménagement à 2x2 voies de la RN164 à Plémet	40	57,3	22,9	2,5
	81	RN88	Sécurisation de la RN 88 entre le giratoire de l'Arquipeyre et le giratoire de l'Hermet	21	68,3	12,7	5,4
	93	A86	Aménagement du système d'échangeurs de Peyel (A86) et de Porte de Paris (A1)	95	100,8	102,6	1,0
			Total		226,4	138,2	1,6

(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 tutélaires 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 socioéconomique.

Il est à noter que l'opération « Déviation de Lussac-les-Châteaux » sur la RN147, comptabilisée au titre de la réalisation 2019 dans le RAP 2019, ne verra ses travaux commencer qu'en 2022. Cette opération sort donc du calcul de l'indicateur de 2019 passant ainsi de 2 à 2,8 (valeur moyenne entre la 3^{ème} et la 4^{ème} valeur) s'approchant ainsi de la cible.

La prévision 2020 reste identique à celle renseignée dans le PAP 2020 (bénéfice de 3,3 euros par euro public investi) avec les précisions suivantes sur les opérations listées :

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

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

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

Quant à la prévision 2021, la programmation budgétaire des autorisations d'engagement en 2020 permet d'envisager en 2021 le lancement de la réalisation de trois opérations pour lesquelles la rentabilité socio-économique peut être calculée, cette dernière s'évalue à 2,5 euros par euro public investi (valeur médiane sur ces trois opérations).

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

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

Deux indicateurs sont utilisés :

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

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

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

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

2.2 État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

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

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

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

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

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

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

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	k€ courants par km	1605	1540	1437	1494	1527	< 1305
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	k€ courants par km	54,19	55,26	55,33	57,14	55,82	< 54,1

Précisions méthodologiques

Source des données : SNCF Réseau

2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération

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

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

Le calcul de ce coût (dont l'unité 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 2018 ont été mis à jour (cf. nouvelles données dans « Justification des prévisions et de la cible »).

2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération**

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

Entre 2019 et 2021, le coût GOPEQ reste relativement stable (compris entre 1494 k€ - prévision 2020 – et 1540 k€ – en 2019) soit une variation de 3%.

S'agissant de l'année 2018, la dernière actualisation fait apparaître un coût du GOPEQ à 1 605 k€, contre 1 546 k€ inscrit dans le PAP 2020.

S'agissant du coût du GOPEQ 2020 de 1 494 k€, la prévision a été actualisée par rapport à celle présentée dans le PAP 2020 (1 437 k€), et qui avait été établie sur la base de la trajectoire financière prévue dans le contrat de performance 2017-2026 de SNCF Réseau. Cette évolution à la hausse s'explique par une augmentation dynamique ces dernières années des coûts de construction (TP01) sur lesquels sont en partie indexés les marchés de travaux de régénération de voie, et par une production industrielle perturbée par les grèves de fin 2019.

Quant à la cible 2023, la cible 2020 (< 1 305 k€ courants par km) est reconduite en attente de la finalisation du futur contrat Etat-SNCF Réseau.

2.1.2 Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien

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), qui n'apparaît plus dans les comptes de SNCF Réseau en 2020 à la suite de la filialisation de SNCF Gares & Connexions.

La prévision 2021 est une estimation datant de la fin l'année 2019, et n'intègre donc pas la mise à jour du budget 2020. Par ailleurs, à ce stade les effets de décalage de chantiers liés à la crise sanitaire de la covid-19 ne sont pas encore pris en compte dans les projections, qui sont donc susceptibles d'évoluer au cours des prochains mois.

INDICATEUR

2.2 – État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Etat des structures de chaussées sur le réseau routier national non concédé : proportion des chaussées nécessitant un entretien de surface ou de structure (D à I)	%	Sans objet	46,10	Sans objet	48,9	50	52
dont proportion des chaussées nécessitant un entretien structurel (F à I)	%	Sans objet	16,75	Sans objet	18,96	19,5	22
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	88,9	88,9	88,5	88,6	87,8	> 86
État des voies du réseau ferré national	mm	0,9	0,90	1,02	1,02	1,02	< 1,02
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	96,1	97,93	98,0	98,0	98,0	98,0

Précisions méthodologiques

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

Champ : réseau routier national non concédé.

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

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

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

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

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

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

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

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

La mesure est réalisée chaque année sur au moins 90 % du linéaire des chaussées du réseau routier national sur la voie circulée par les poids-lourds. Les données relevées l'année n sont disponibles et exploitables dans l'année suivante (n+1).

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

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

Champ : réseau routier national non concédé.

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

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

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

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

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

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

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

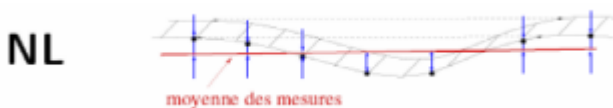
Si cette donnée n'est pas disponible pour un ouvrage sur les trois dernières années il est possible à titre exceptionnel de prendre une donnée datant de 4 ans.

2.2.3 État des voies du réseau ferré national

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

Sources des données : SNCF-réseau.

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



2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

Les données provisoires de la campagne 2019 qui permettent d'évaluer l'indicateur 2020 ont été intégrées. La proportion des chaussées nécessitant un entretien augmente de 46,1 % à 48,9 % et celle des chaussées nécessitant un entretien structurel augmente également de 16,75 à 18,96 %. Ces augmentations découlent d'un effet de périmètre (prise en compte dans l'indicateur d'une partie du réseau non relevé en 2018 qui s'avère être en plus mauvais état que la moyenne nationale). Ainsi les prévisions 2021 et la cible 2023 tiennent compte de ces nouveaux éléments.

Les projections à horizon 2023, prévoient désormais que 52% des linéaires de chaussées du réseau routier national non concédé nécessiteront un entretien de surface et de structure (classes d'entretien D à I) dont 22% nécessiteront un entretien structurel (classes d'entretien F à I). La loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 prévoit une augmentation du budget d'entretien du réseau routier national non concédé.

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

Après avoir augmenté en 2018 pour la deuxième année consécutive, l'indicateur sur l'état des ouvrages d'art qui reflète la « proportion d'ouvrage en bon état structurel » s'est stabilisé à 88,9 % en 2019, traduisant les efforts entrepris ces dernières années.

Malgré tout, compte tenu du vieillissement du patrimoine, l'indicateur 2020 devrait baisser de 0,3 points (88,6%). La prévision 2021 a été fixée à 87,8% légèrement en deçà de la cible 2020 (87,7%) qui correspondait à un seuil maximal de 700 000 m² d'ouvrages dégradés (700 000 m² pour 5,71 Mm² sur 12 500 ponts).

2.2.3 État des voies du réseau ferré national

L'objectif pour les années à venir est de maintenir le niveau global de la géométrie à un niveau stable.

C'est dans cette logique que la cible 2023 est maintenue au niveau de celle de 2020 à 1,02 dans l'attente de la définition des cibles du prochain contrat Etat-SNCF Réseau.

La récente période de confinement liée à la crise de la covid-19 pourrait générer une légère dégradation du niveau global du nivellement longitudinal. Durant cette période, les engins de travaux ferroviaires servant au positionnement de la voie et au compactage du ballast sous les traverses n'ont quasiment pas fonctionné et dans le même temps, le programme de régénération a été stoppé.

Le programme d'entretien des voies dit « de bourrage » annuel 2020 ne pourra être rattrapé que partiellement tout comme le programme de régénération.

Le ratio de 1,02 pour la fin de l'année 2020 ainsi que pour 2021 est toutefois conservateur du fait de l'inertie d'évolution de cet indicateur.

2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

Voies navigables de France (VNF) conduit un programme important de travaux, principalement sur le réseau à grand gabarit, dans le cadre de sa politique de rénovation destinée à assurer la pérennité et à moderniser le réseau des voies navigables.

Ce programme pénalise ponctuellement la navigabilité pendant la durée des chantiers, mais permet d'améliorer la performance du réseau et le service rendu aux usagers.

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

Pour 2020, le réseau prioritaire est resté disponible à la navigation pendant la crise sanitaire, dont l'impact précis reste à analyser. Dans cette attente, la prévision actualisée 2020 reste fixée à 98 %.

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

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

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

3.1 Part modale des transports non routiers

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

3.2 Part de marché des grands ports maritimes

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

3.3 Contrôle des transports routiers

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

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

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

INDICATEUR mission

3.1 – Part modale des transports non routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	%	17,4	17,8 (provisoire)	18,6	18,6	18,9	>19,6
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	9,0	8,5 (provisoire)	9,5	9,5	9,6	> 9,8
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	1,9	2,0 (provisoire)	2,2	2,2	2,2	> 2,2
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	%	2,1	2,4 (provisoire)	3,5	3,5	4,2	> 5,6

Précisions méthodologiques

Sources des données : Rapport annuel 2019 (provisoire et incomplet à la date de la rédaction) de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN), dont l'élaboration repose notamment sur le service de la donnée et des études des statistiques (SDS) du Commissariat général du développement durable (CGDD).

Pour l'évaluation de la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail, les données reposent sur l'enquête annuelle de recensement de la population de l'INSEE, citée dans le rapport annuel 2019 de la Commission des comptes des transports de la nation.

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

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

En raison des incertitudes liées à la crise de la covid-19, les valeurs indiquées pour 2020 n'ont pas été actualisées – elles sont identiques à celles indiquées dans le PAP 2020 – et celles de 2021 sont des parts modales conformes à la trajectoire qui permet d'atteindre la cible fixée pour 2023. La part modale du fluvial est supposée stable.

Révision des données : Le rapport annuel pour l'année 2019 de la CCTN n'est pas encore publié, les données sont issues du rapport provisoire de la CCTN et pourront donner lieu à une révision ultérieure des valeurs dont l'évolution depuis 2018 est produite dans le tableau ci-dessous.

Indicateurs	Réalisation 2018 RAP 2018	Réalisation 2018 PAP 2020	Réalisation 2018 PAP 2021	Réalisation 2019 RAP 2019	Réalisation 2019 PAP 2021
Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs	17,9	18,0	17,4	18,2 (provisoire)	17,8 (provisoire)
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	9,0	9,0	9,0	9,0 (provisoire)	8,5 (provisoire)
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	1,9	1,9	1,9	2,0 (provisoire)	2,0 (provisoire)
Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail	Sans objet - Nouveauté PAP 2020	2,1	2,1	Sans objet - Nouveauté PAP 2020	2,4 (provisoire)

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

- la part modale de la voiture diminue de 5 points entre 2015 et 2028, au profit des modes actifs et des transports collectifs dont la part modale augmente de 3 points,

- la part modale du fret ferroviaire se stabilise et revient en 2028 à son niveau de 2015 (18,1%),
- la part modale du fluvial se maintient à 2,3 % à horizon 2030.

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

Pour fixer un point intermédiaire pour 2023, une évolution linéaire des parts modales a été supposée entre 2018 et 2028. Les objectifs inscrits pour 2023 sont donc à mi-chemin entre la réalisation 2018 et les objectifs de la Programmation pluriannuelle de l'énergie.

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

Le rapport pour l'année 2019 n'est pas encore publié mais les premiers résultats montrent que le transport intérieur de voyageurs (hors aérien) exprimé en voyageurs-kilomètres ferait apparaître une part modale des transports collectifs de voyageurs de 17,8 % en 2019 au lieu de 17,4% en 2018.

En 2019, le transport intérieur (en voyageurs-kilomètres) de voyageurs croît de 0,3 % par rapport à 2018. Cette hausse est principalement due au transport ferré qui renoue avec la croissance après les grèves du deuxième trimestre 2018 et malgré celles de décembre 2019. Le transport collectif routier est quasi stable (- 0,1 %), et celui en véhicules particuliers décroît légèrement (- 0,3 %).

Compte tenu des incertitudes liées à la crise de la covid-19, les valeurs indiquées pour 2020 n'ont pas été actualisées – elles sont identiques à celles indiquées dans le PAP 2020 – et celles de 2021 sont des parts modales conformes à la trajectoire qui permet d'atteindre la cible fixée pour 2023, sans tenir compte des effets de la crise. Conformément à l'explication ci-dessus, la cible 2023 pour la part modale des transports collectifs terrestres dans l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs est prévue pour être supérieure à 19,6%.

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

Les données relatives au transport routier de marchandises en 2019 n'étant pas disponibles à la date de la rédaction, celui-ci est estimé à hauteur de 89,5 % du transport de marchandises (hors oléoducs) en 2019 selon la nouvelle méthodologie de calcul du CGDD pour le TRM. Au total, la croissance du transport de marchandises s'accroît en 2019 avec une évolution de + 5,1 % contre + 2,2 % en 2018.

Les trafics du mode ferroviaire baissent légèrement (- 0,7 %), alors que ceux du mode fluvial augmentent fortement (+9,8%).

En matière de parts modales, avec l'estimation susmentionnée pour le transport routier, la part modale du fret fluvial augmente à 2 % (contre 1,9 % en 2018) tandis que celle du fret ferroviaire passe de 9 % en 2018 à 8,5 %.

Compte tenu des incertitudes liées à la crise de la covid-19, les valeurs indiquées pour 2020 n'ont pas été actualisées – elles sont identiques à celles indiquées dans le PAP 2020 – et celles de 2021 sont des parts modales conformes à la trajectoire qui permet d'atteindre la cible fixée pour 2023, sans tenir compte des effets de la crise (sauf pour la part modale du fluvial qui reste stable). Conformément à l'explication ci-dessus, les cibles 2023 pour les parts modales du transport ferroviaire et du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises sont prévues pour être respectivement supérieures à 9,8% et 2,1%.

3.1.4 Part modale du vélo dans les trajets domicile-travail

En 2019, la part des actifs qui se rendent à leur travail en vélo est en légère augmentation (2,4 % contre 2,1 % en 2018).

Compte tenu des incertitudes liées à la crise de la covid-19, les valeurs indiquées pour 2020 n'ont pas été actualisées – elles sont identiques à celles indiquées dans le PAP 2020 – et celles de 2021 sont des parts modales conformes à la trajectoire qui permet d'atteindre la cible fixée pour 2023, sans tenir compte des effets sur les pratiques cyclables, à terme probablement positives, suite au déconfinement.

Le plan Vélo ayant pour objectif de tripler entre 2018 et 2024 la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien en passant de 3 à 9 %, la transcription de cette volonté au périmètre des trajets domicile-travail permet d'envisager une cible de 6,3% à horizon 2024.

INDICATEUR

3.2 – Part de marché des grands ports maritimes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
% du trafic total	%	13	12,7	13	12,5	12,6	13
% du trafic conteneurisé	%	6,5	6,3	6,5	6,1	6,3	6,5

Précisions méthodologiques

Sources

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

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

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

- Tel qu'annoncé à l'occasion de la rédaction du RAP 2019, en 2018 le port belge de Gent a fusionné avec ceux des Pays-Bas de Terneuzen et de Vlissingen, sous le nom de « North Sea Port ». Cette nouvelle situation nécessite de réajuster l'indicateur « %trafic total » pour 2018, 2019 et pour la prévision de 2020. L'indicateur « %trafic conteneurisé » n'est pas impacté »

En ajoutant, les ports de Terneuzen et de Vlissingen, il y a désormais vingt-sept ports étrangers de référence.

Méthodologie

– Les parts de marchés sont exprimées en pourcentage concrétisant les parts de tonnage de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées annuellement dans chacun des grands ports maritimes métropolitains français par rapport aux 32 ports européens pris pour référence (ports européens auxquels s'ajoutent 7 ports français (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Bordeaux, La Rochelle, Saint Nazaire et Marseille)).

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La réalisation 2019 définitive pour les ports français est à 12,7 % de la part de marché dans le trafic total et à 6,3 % de la part de marché pour le trafic conteneurisé.

La nouvelle baisse de la part de marché du trafic conteneurisé par rapport à 2018 (6,5%) s'explique toujours par une croissance française moins importante que celle des ports européens, et par les mouvements sociaux de la fin de l'année 2019 contre la réforme des retraites qui ont entraîné des blocages dans les Grands Ports Maritimes et des reports de trafics vers des ports européens.

En conséquence, depuis qu'ils ont débuté en France dans les années 80, les trafics conteneurs ont subi en 2019 pour la troisième fois de leur histoire une baisse d'environ 1% soit une perte d'environ 45.000 EVP (équivalent vingt pieds). En particulier, le GPM du Havre perd plus de 98.000 EVP soit -3,4%. Deux autres ports perdent chacun 10.000 EVP, Nantes-Saint-Nazaire - 5,8% et Bordeaux -25%. Ces pertes ont été limitées par les progressions de 49.000 EVP (+3,5 %) pour le GPM de Marseille, et de plus de 29.000 EVP pour le GPM de Dunkerque soit +7 %.

D'une façon plus générale en 2019, le nombre d'EVP de l'ensemble des ports européens a légèrement baissé de 0,1%. Des ports comme Barcelone, Bremenhaven, Cartagene ou bien Sines ont perdu sur ce type de trafic respectivement -2,1%, -7,9%, -22,2% et -20,8%.

Les prévisions de 2020 et 2021 ont été calculées à partir des trafics de 2019 et des prévisions de croissance du PIB de chaque pays concerné publiées par la Commission européenne dans ses traditionnelles « Prévisions d'été » du 8 juillet 2020.

INDICATEUR

3.3 – Contrôle des transports routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Intensité des contrôles des entreprises du transport routier de marchandises	%	7	9	10	6	8	9
Nombre de véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs en infraction rapporté au nombre de véhicules contrôlés en bord de route	%	19,5	20	19	19	19	19

Précisions méthodologiques

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

3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandise

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

3.3.1 Intensité des contrôles des entreprises de transport routier de marchandise

La prévision des entreprises françaises contrôlées, fixée initialement à 10 % pour 2020 est ramenée à 6 %. Cette baisse résulte de la suspension des contrôles pendant la crise sanitaire assortie d'orientations nouvelles en termes de contrôles sur l'année 2020 : les activités de contrôle en entreprise sont reportées et la reprise des contrôles est subordonnée à la situation qui se dégagera à l'automne 2020. Les agents de contrôle sont notamment chargés pendant cette période d'accompagner les entreprises en difficulté et de renforcer les contrôles en bord de route.

Les contrôles justifiés par des suspicions de fraude, sollicités dans le cadre de la coopération interservices (comités opérationnels départementaux anti-fraude sous l'égide du procureur de la République et du préfet de département rassemblant les services de l'État et les organismes de protection sociale, participation aux actions de lutte contre les fraudes à l'activité partielle demandée par les entreprises dans le cadre de la réduction ou de la suspension de leur activité pendant la période de confinement) ou par des actions coordonnées commandées par la DGITM, sont maintenus.

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

La cible 2023, fixée à 9%, cette dernière intègre les impacts à moyen terme de la crise sanitaire de 2020 sur les entreprises de transport routier et sur les activités de contrôle. Elle traduit la prise en compte de l'action interministérielle avec, notamment, l'administration du travail dans le contrôle des entreprises de transport routier, qui permet de limiter la baisse des objectifs de contrôle et de retrouver, selon l'évolution de la crise sanitaire et les mesures gouvernementales, un niveau équivalent à 2019.

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

S'agissant des contrôles en bord de route et du taux de véhicules en infraction, il est maintenu au niveau prévisionnel de 19% pour 2020 et 2021 compte tenu de la priorité donnée aux contrôles en bord de route pendant la période post confinement due à la crise sanitaire, et des orientations de contrôles actualisées sur l'année 2020.

La recherche de véhicules en infraction reste soutenue par l'amélioration du ciblage des véhicules, assortie du renforcement des contrôles sur les quais de chargement et déchargement, permettant de concentrer l'activité des agents de contrôle sur un espace réduit.

Les contrôleurs des transports terrestres sont également dotés d'équipements de contrôle performants qui apportent une aide au contrôle notable dans la recherche de fraudes aux appareils électroniques embarqués (tachygraphe, limiteur de vitesse, dispositifs anti-pollution...).

Par ailleurs, depuis 2019, les véhicules lourds sont équipés de tachygraphes de nouvelle génération qui disposent d'un dispositif de géolocalisation qui va permettre d'affiner l'analyse des données enregistrées par le tachygraphe pour mettre en évidence les fraudes potentielles. Parallèlement, un nouveau logiciel d'exploitation des données, doté de fonctionnalités visant à répondre aux exigences communautaires en termes de remontées d'informations liées au contrôle technique routier approfondi (CTRA) va permettre d'effectuer un ciblage de plus en plus fin des entreprises à risque : les contrôleurs des transports terrestres en seront équipés au cours de l'automne 2020.

Enfin, d'ici fin 2020, les contrôleurs des transports terrestres seront également équipés d'outils de verbalisation électronique, qui devraient engendrer des gains de temps par véhicule contrôlé pour la verbalisation (procédure dématérialisée, gestion des procédures post-contrôle, etc.).

S'agissant de la cible 2023, celle-ci est maintenue au même niveau que celui de la cible 2020, soit 19 %. Il s'agit d'une mesure de prudence visant à tenir compte de la situation de la crise sanitaire et des protocoles de contrôle développés à cette occasion, qui impactera les contrôles en bord de route, au même titre que les contrôles en entreprise. L'objectif reste cependant d'accentuer la pression de ce type de contrôle visant les pratiques irrégulières, voire illégales qui ont pu se développer dans le cadre du confinement et qui ont été constatées dès la reprise des contrôles. L'amélioration du ciblage des entreprises et des véhicules à contrôler ainsi que les contrôles sur les quais de chargement / déchargement doivent permettre de soutenir ces objectifs malgré les contraintes sanitaires nouvelles.

OBJECTIF

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

INDICATEUR

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres	€/trains-km	13,4	12,2	15,8	21,7	16,7	15,9

Précisions méthodologiques

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

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

À partir du PAP 2020, les charges de capital liées au matériel roulant sont incluses dans le calcul de la contribution à l'exploitation. Bien que le nom de l'indicateur reste inchangé par rapport aux projets annuels de performance (PAP) et aux rapports annuels de performance (RAP) antérieurs, les résultats de cet indicateur figurant dans ces rapports ne sont pas comparables aux résultats figurant dans le présent PAP. Pour le présent rapport, les valeurs de l'indicateur pour les années 2018 et 2019 ont été recalculées selon cette nouvelle méthode de calcul.

Source des données

La contribution à l'exploitation correspond :

- pour l'exercice 2018, au montant de la contribution d'exploitation sollicitée par SNCF Mobilités dans le cadre de la facture relative à l'exécution réelle du service TET pour l'année 2018 (285,5 M€ environ) et validé par l'État après contrôle des justificatifs relatifs au service réellement exécuté. En termes d'exécution budgétaire, le versement d'un premier acompte à la contribution d'exploitation est intervenu en 2018 (277,65 M€) et le versement du solde relatif à cette contribution (7,9 M€) est intervenu au mois de novembre 2019 ;
- pour l'exercice 2019, au montant de la contribution d'exploitation prévisionnelle relative à l'exécution du service TET pour l'année 2019 (environ 245,0 M€) inscrite à l'annexe 10 de la convention TET 2016-2020. Le versement d'un premier acompte à cette contribution d'exploitation est intervenu en novembre 2019 (242 M€) mais le versement du solde relatif à cette contribution n'interviendra qu'au second semestre 2020 après contrôle par l'État du projet de facture de SNCF Voyageurs relatif à l'exécution réelle du service et des justificatifs associés ;
- pour l'exercice 2020, au montant de la contribution d'exploitation prévisionnelle pris comme hypothèse lors de l'élaboration de la loi de finances initiale 2020 (234,5 M€), bien que le montant inscrit dans la trajectoire financière prévisionnelle de la convention TET soit de 220,2 M€. En termes d'exécution budgétaire, le versement de cette compensation sera, comme pour les exercices 2018 et 2019, échelonné sur les années 2020 et 2021 ;
- pour l'exercice 2021, à une première hypothèse de 220,2 M€ (reprise du montant inscrit dans la trajectoire financière prévisionnelle de la convention TET pour l'année 2020), dans l'attente du résultat des travaux de projection du déficit des TET pour l'année 2021.

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

- pour les exercices 2018 et 2019, à partir des décomptes définitifs de l'offre réalisée produits par SNCF Voyageurs ;
- pour l'exercice 2020, à partir du décompte provisoire de l'offre réalisée produit par SNCF Voyageurs pour les mois de janvier à juin, et d'un travail de projection effectué par l'entreprise sur les mois de juin à décembre ;
- pour l'exercice 2021, à partir d'une première projection effectuée par SNCF Voyageurs.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pour l'exercice 2019, la contribution à l'exploitation ramenée aux trains-km est évaluée à 12,2 €/trains-km. La valeur définitive de cet indicateur sera connue d'ici à la fin de l'année 2020, après validation par l'État du projet de facture de SNCF Voyageurs relatif à l'exécution réelle du service pour l'année 2019 et des justificatifs associés.

Pour l'année 2020, la prévision de l'indicateur est actualisée à environ 21,7 € par train-kilomètre. La dégradation de cet indicateur par rapport à la prévision initiale du PAP 2020 s'explique par la réduction importante du plan de transport au premier semestre 2020 du fait des mouvements sociaux menés au sein du groupe SNCF au mois de janvier et de la crise sanitaire résultant de l'épidémie de la covid-19 (plan de transport pratiquement nul durant le confinement de la mi-mars à la mi-mai, puis retour progressif à 100 % sur la période comprise entre la fin du confinement et la fin du mois de juin).

Pour l'année 2021, cette prévision est établie à 16,7€ par train-kilomètre.

Enfin, la cible retenue pour l'année 2023 est égale à 15,8 € /trains-km. Elle repose sur les hypothèses suivantes :

- un maintien du plan de transport théorique de l'année 2020 (périmètre conventionné 2023 considéré, par hypothèse, inchangé).
- une compensation d'exploitation de 220,2 M€ en 2023.

INDICATEUR

4.2 – Taux de remplissage

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Taux de remplissage	%	40	41	37	35	47	49

Précisions méthodologiques

Le taux de remplissage se calcule à partir du remplissage (calculé comme le rapport entre le nombre total de voyageurs-kilomètres et le nombre total de trains-kilomètres) en le divisant par le nombre moyen de places offertes par train, soit 600 places.

À partir de l'année 2020 :

- cette estimation est actualisée à 500 places/train pour tenir compte du nouveau matériel roulant mis en service sur certaines lignes et de l'évolution du périmètre des trains d'équilibre du territoire (TET) ;
- pour les rapports annuels performance (RAP) uniquement, la réalisation de l'année N-1 est calculée également pour chaque ligne TET en utilisant une hypothèse de nombre de places disponibles par train adaptée aux spécificités de chaque ligne.

Source des données :

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

Les voyageurs-kilomètres sont établis :

- pour les exercices 2018 et 2019, à partir des décomptes définitifs de la fréquentation produits par SNCF Voyageurs ;
- pour l'exercice 2020, à partir du décompte provisoire de la fréquentation réalisé par SNCF Voyageurs pour les mois de janvier à juin, et d'un travail de projection effectué par l'entreprise sur les mois de juillet à décembre.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La prévision de cet indicateur pour l'année 2020 est revue à la baisse par rapport à l'estimation indiquée dans le cadre du PAP 2020 (35 % contre 37 % prévu initialement) afin de prendre en compte la diminution de la fréquentation par train estimée par l'exploitant pour l'année 2020, intégrant les conséquences de la crise sanitaire liée à la covid-19. Cette baisse relativement faible s'explique par la diminution simultanée au premier semestre du nombre de trains-kilomètres (en lien avec les grèves du mois de janvier et la crise liée à l'épidémie de la covid-19, voir indicateur précédent) et du nombre de voyageurs-kilomètres.

Pour l'exercice 2021, la prévision est établie à 47 %, soit un taux de remplissage identique à celui constaté pour l'année 2019 (recalcul de la valeur de l'indicateur sur la base du périmètre de lignes TET conventionnées au 1^{er} janvier 2020 et d'une hypothèse de 500 places/trains). Cette prévision a vocation à être réévaluée au dernier trimestre 2020 en fonction des données de fréquentation des TET de l'été 2020 qui permettront de mieux apprécier les impacts de la crise sanitaire résultant de l'épidémie de la covid-19 sur la dynamique de fréquentation des TET.

Enfin, un objectif de remplissage de 49 % est retenu pour la cible 2023. Cette hypothèse d'amélioration du remplissage des trains repose sur hypothèse optimiste d'amélioration du remplissage des trains de 0,5%/an entre 2021 et 2023 par rapport au remplissage de l'année 2019.

INDICATEUR

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Ponctualité terminus à 5 minutes des trains	%	75,3	77,7	71,4	72,8	77	80

Précisions méthodologiques

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

Source des données

Pour les exercices 2018 et 2019, les données sont produites par SNCF Voyageurs à partir des retards réellement constatés selon la méthodologie précisée plus haut.

Pour l'exercice 2020, la prévision est calculée par l'État en utilisant d'une part les données réelles de régularité fournies par SNCF Voyageurs sur les 6 premiers mois de l'année 2020 et en extrapolant d'autre part, les tendances observées sur l'année 2019 pour les lignes conservées dans le périmètre conventionné en 2020.

La prévision 2021 correspond enfin à une prévision à dire d'expert en fonction d'hypothèses d'amélioration progressive de la régularité prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La prévision 2020 pour cet indicateur, établie à 72,8 %, est en retrait par rapport au résultat de l'année 2019 du fait principalement de l'impact négatif de la crise sanitaire liée à l'épidémie de la covid-19.

Tout d'abord, la période de déconfinement progressive entamée le 11 mai s'est accompagnée de mesures pour garantir la sécurité sanitaire des passagers et du personnel à bord qui ont eu pour conséquence de retarder le départ des trains en gare (respect d'un mètre de distance, filtrages en gare, demande et vérification des attestations de déplacement, etc.). Ensuite, l'immobilisation du matériel roulant pendant de longues semaines a engendré de nombreuses pannes de locomotives. Enfin, des limitations temporaires de vitesse mises en place par le gestionnaire d'infrastructure ont occasionné également de nombreux retards.

La régularité moyenne de chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à juin 2020 est précisée à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Régularité à 5 minutes des TET de jour de janvier à juin 2020

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	72,3%
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	77,7%
	BORDEAUX - MARSEILLE	59,1%
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine	NANTES - BORDEAUX	86,6%
	NANTES - LYON	73,0%
	TOULOUSE-HENDAYE	69,2%
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	68,9%
	CLERMONT - SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	88,0%

Lignes de nuit	PARIS - TOULOUSE - CERBERE / RODEZ - ALBI / LATOUR DE CAROL	84,1%
	PARIS - BRIANÇON	61,1%

Un objectif de régularité au terminus à 5 minutes de 80% est fixé pour l'année 2023, ambitieux au regard des résultats de ces dernières années. Cet objectif repose sur une hypothèse d'amélioration globale de la régularité des lignes de plus de 1%/an entre 2019 et 2023. Celle-ci a été estimée à dire d'expert en fonction d'hypothèses d'amélioration progressive de la régularité prise pour chaque ligne TET, avec des objectifs plus ambitieux sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a récemment été renouvelé. Pour rappel, les causes d'irrégularité liées à l'exploitant représentent seulement un tiers des causes d'irrégularité actuelles.

En cohérence avec la méthode retenue pour fixer cet objectif cible, un objectif de régularité au terminus à 5 minutes de 77 % est fixé pour l'année 2021.

INDICATEUR

4.4 – Nombre de trains supprimés

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Nombre de trains supprimés	%	1,42	1,41	1,6	1,6	1,6	1,6

Précisions méthodologiques

Les défaillances de matériel roulant sont la première cause de suppression de trains, mettant ainsi en exergue la moyenne d'âge élevée des matériels roulants nécessaires à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (plus de 40 ans). Le plan pluriannuel d'investissement ainsi que le programme de renouvellement du matériel roulant des lignes TET vise à limiter ces défaillances. D'autres incidents peuvent conduire à la suppression de trains, comme les intempéries (arbres tombés sur les voies, vent fort, givre, etc.) ou les accidents de personne.

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

Source des données :

Les valeurs de l'indicateur pour les exercices 2018 et 2019 ont été établies à partir des données réelles transmises par SNCF Voyageurs.

Les prévisions 2020 et 2021 correspondent à une prévision à dire d'expert en fonction d'une hypothèse de stabilité globale de l'indicateur par rapport aux derniers exercices (à périmètre conventionné comparable).

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pour l'année 2023, la cible est fixée pour cet indicateur à 1,6%. L'hypothèse retenue est une stabilité globale de l'indicateur rapport aux derniers exercices (à périmètre comparable). D'une part, celle-ci repose sur une stabilité du pourcentage de trains supprimés pour des causes liées au matériel roulant. En effet, l'amélioration de la situation constatée sur les lignes d'aménagement du territoire où le matériel roulant a été renouvelé en 2018 et 2019, est compensée par une dégradation progressive de la situation sur les autres lignes du fait de l'ancienneté du matériel roulant, en particulier sur les lignes structurantes. D'autre part, elle repose sur une stabilité du pourcentage de trains supprimés pour des causes externes à l'opérateur (intempéries, accidents de voyageurs, actes de malveillance, problème d'infrastructure, etc.).

En cohérence avec l'objectif cible 2023, un objectif de 1,6% de trains supprimés est fixé pour l'année 2021. Cette même valeur est retenue pour la prévision 2020 de l'indicateur compte tenu de la non disponibilité, à ce stade, des données de trains supprimés pour défaillance de matériel roulant au-delà du mois de février 2020.

A titre indicatif, le pourcentage de trains supprimés pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à juin 2020 est précisé à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains supprimés de janvier à juin 2020

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	2,1%
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	0,5%
	BORDEAUX - MARSEILLE	1,4%
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine	NANTES - BORDEAUX	0,9%
	NANTES - LYON	1,0%
	TOULOUSE-HENDAYE	1,3%
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	1,0%
	CLERMONT – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	0,0%
Lignes de nuit	PARIS - TOULOUSE - CERBERE / RODEZ - ALBI / LATOUR DE CAROL	8,2%
	PARIS - BRIANÇON	2,1%

INDICATEUR

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

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Nombre de trains en grand retard (>30 minutes)	%	6,00	5,56	7,7	7,7	7,7	7,7

Précisions méthodologiques

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

Source des données :

Les valeurs de l'indicateur pour les exercices 2018 et 2019 ont été établies à partir des données réelles transmises par SNCF Voyageurs.

Les prévisions 2020 et 2021 correspondent à une prévision à dire d'expert en fonction d'une hypothèse de stabilité globale de l'indicateur par rapport aux derniers exercices (à périmètre conventionné comparable).

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Comme pour l'indicateur précédent :

- il est fait l'hypothèse pour la mise au point de la cible 2023 d'une stabilité globale de cet indicateur par rapport aux derniers exercices (à périmètre comparable), au regard de l'hétérogénéité de l'ancienneté du matériel roulant sur les lignes du périmètre conventionné, et du pourcentage de trains en grand retard pour des causes externes à l'opérateur. La cible 2023 est ainsi fixée 7,7 % de trains en grand retard ;
- en cohérence avec cet objectif cible, un objectif de 7,7 % de trains en grand retard est fixé pour 2021 ;
- cette valeur est également retenue pour l'actualisation de la prévision 2020, compte tenu de la non disponibilité, à ce stade, des données de trains supprimés au-delà du mois de juin 2020.

A titre indicatif, le pourcentage de trains en grand retard pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à juin 2020 est précisé à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains en grand retard (>30 minutes) de janvier à juin 2020

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	6,6%
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	6,4%

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

	BORDEAUX - MARSEILLE	15,0%
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine	NANTES - BORDEAUX	3,0%
	NANTES - LYON	8,5%
	TOULOUSE-HENDAYE	8,1%
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	3,6%
	CLERMONT – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	2,0%
Lignes de nuit	PARIS - TOULOUSE - CERBERE / RODEZ - ALBI / LATOUR DE CAROL	4,1%
	PARIS - BRIANÇON	10,5%

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	708 200 000
04 – Routes - Entretien	224 117 682	67 410 302	6 075 859	297 603 843	558 120 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 467 251 905	2 467 251 905	436 700 000
42 – Voies navigables	248 278 616	0	0	248 278 616	2 800 000
43 – Ports	400 000	0	99 459 204	99 859 204	43 750 000
44 – Transports collectifs	0	0	514 600 000	514 600 000	309 800 000
45 – Transports combinés	0	0	207 109 039	207 109 039	0
47 – Fonctions support	41 097 167	0	0	41 097 167	1 850 000
50 – Transport routier	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831	600 000
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	45 000 000
52 – Transport aérien	4 864 838	1 550 000	56 987 625	63 402 463	0
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF	0	0	0	0	0
Total	520 058 303	71 336 024	3 353 449 741	3 944 844 068	2 106 820 000

2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	721 270 000
04 – Routes - Entretien	224 806 764	72 910 302	6 075 859	303 792 925	573 120 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 466 001 905	2 466 001 905	449 020 000
42 – Voies navigables	248 278 616	0	0	248 278 616	2 800 000
43 – Ports	400 000	0	99 459 204	99 859 204	42 750 000
44 – Transports collectifs	0	0	314 600 000	314 600 000	314 030 000
45 – Transports combinés	0	0	202 109 039	202 109 039	0
47 – Fonctions support	41 097 167	0	0	41 097 167	1 850 000
50 – Transport routier	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831	900 000
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	45 000 000
52 – Transport aérien	5 454 000	11 478 290	24 440 625	41 372 915	0
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF	0	0	0	0	0
Total	521 336 547	86 764 314	3 114 652 741	3 722 753 602	2 150 740 000

Infrastructures et services de transports

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

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2020	FdC et AdP prévus en 2020
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	608 000 000
04 – Routes - Entretien	170 862 841	112 830 230	3 034 108	286 727 179	566 400 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 386 399 909	2 386 399 909	877 000 000
42 – Voies navigables	250 466 098	0	0	250 466 098	1 400 000
43 – Ports	400 000	0	99 659 204	100 059 204	32 350 000
44 – Transports collectifs	0	0	21 649 113	21 649 113	190 000 000
45 – Transports combinés	0	0	27 109 039	27 109 039	21 000 000
47 – Fonctions support	29 397 167	0	0	29 397 167	1 850 000
50 – Transport routier	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831	0
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	40 000 000
52 – Transport aérien	4 700 000	15 012 000	15 880 000	35 592 000	0
Total	457 126 106	130 217 952	2 555 697 482	3 143 041 540	2 338 000 000

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2020	FdC et AdP prévus en 2020
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	671 175 586
04 – Routes - Entretien	182 143 875	118 330 230	3 034 108	303 508 213	566 400 000
41 – Ferroviaire	0	0	2 387 799 909	2 387 799 909	906 201 163
42 – Voies navigables	250 466 098	0	0	250 466 098	1 800 000
43 – Ports	400 000	0	99 659 204	100 059 204	43 569 730
44 – Transports collectifs	0	0	21 649 113	21 649 113	311 726 843
45 – Transports combinés	0	0	32 109 039	32 109 039	6 000 000
47 – Fonctions support	29 397 167	0	0	29 397 167	1 850 000
50 – Transport routier	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831	0
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	176 870	176 870	40 000 000
52 – Transport aérien	4 850 000	8 600 000	23 400 000	36 850 000	0
Total	468 557 140	129 305 952	2 569 794 352	3 167 657 444	2 548 723 322

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020	Demandées pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	457 126 106	520 058 303	21 850 000	468 557 140	521 336 547	28 150 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	195 260 008	247 179 687	21 850 000	206 691 042	248 457 931	28 150 000
Subventions pour charges de service public	261 866 098	272 878 616	0	261 866 098	272 878 616	0
Titre 5 – Dépenses d'investissement	130 217 952	71 336 024	1 249 720 000	129 305 952	86 764 314	1 261 290 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	130 217 952	71 336 024	1 249 720 000	129 305 952	86 764 314	1 261 290 000
Titre 6 – Dépenses d'intervention	2 555 697 482	3 353 449 741	835 250 000	2 569 794 352	3 114 652 741	861 300 000
Transferts aux entreprises	2 548 430 429	3 343 140 937	835 250 000	2 562 527 299	3 104 343 937	850 800 000
Transferts aux collectivités territoriales	4 784 108	7 825 859	0	4 784 108	7 825 859	10 500 000
Transferts aux autres collectivités	2 482 945	2 482 945	0	2 482 945	2 482 945	0
Total	3 143 041 540	3 944 844 068	2 106 820 000	3 167 657 444	3 722 753 602	2 150 740 000

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

Avertissement

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

Les chiffrages présentés pour 2021 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2021. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2021 est, pour sa part, présenté dans les tomes I et II de l'annexe « Évaluation des Voies et Moyens ».

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

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

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

DÉPENSES FISCALES PRINCIPALES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (14)

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffre 2019	Chiffre 2020	Chiffre 2021
800221	Tarif réduit (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant par les véhicules routiers de transport de marchandises d'au moins 7,5 tonnes Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : 27676 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>	1 382	1 674	1 274
820204	Tarif réduit pour l'électricité consommée par les transports collectifs ferroviaires et routiers (train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable et électrique, trolleybus) Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2019 : (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>	232	211	231
800222	Tarif réduit (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant des véhicules de transport public collectif de voyageurs Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : 1662 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>	225	282	225
800220	Tarif réduit (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : 27577 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 sexes</i>	59	60	54
800117	Exonération pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour la navigation sur les eaux intérieures autre que la navigation de plaisance privée Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2011 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 bis 1 e</i>	47	43	39
800225	Tarif réduit pour le gazole utilisé pour le transport ferroviaire de personnes ou de	0	0	35

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2019	Chiffrage 2020	Chiffrage 2021
	marchandises sur le réseau ferré national Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 octies B</i>			
800119	Exonération pour les carburants destinés aux moteurs d'avions et de navires lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de la construction, du développement, de la mise au point, des essais ou de l'entretien des aéronefs et navires et de leurs moteurs Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (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	24	27
820205	Tarif réduit pour la consommation d'électricité consommée par les exploitants d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, dont la consommation totale d'électricité est supérieure à 222 wattheures par euro de valeur ajoutée, pour les besoins de cette exploitation Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 2018 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies 8 C f</i>	1	1	1
800224	Tarif réduit (remboursement) pour la gazole utilisé dans les massifs montagneux pour le damage des pistes et le déneigement des voies ouvertes à la circulation publique Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 265 octies A</i>	0	0	0
820207	Tarif réduit pour l'électricité directement fournie, lors de leur stationnement à quai dans les ports, aux navires de pêche, aux navires des autorités publiques et aux navires utilisés à des fins commerciales Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C-8-C-h</i>	0	0	0
800118	Exonération pour divers gaz (gaz de houille, gaz à l'eau, gaz pauvre et gaz similaires) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (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>	0	0	0
230510	Exonération des plus-values de cession de bateaux affectés au transport fluvial de marchandises Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2019 : (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>	0	0	0
800209	Tarif réduit (remboursement) pour la gazole utilisé pour les engins à l'arrêt équipant les véhicules de transport de marchandises et les véhicules à usages spéciaux (dépanneuses, camions-grues...) Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : 4 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2007 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : 2022 - Fin du fait générateur : 2021 - code des douanes : 265 B-1 (troisième alinéa)</i>	0	0	0
800214	Tarif réduit pour le carburant ED95, carburant diesel comportant entre 90 % et 95 % d'éthanol Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (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>	0	0	0

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 2019	Chiffrage 2020	Chiffrage 2021
Total	1 973	2 295	1 886

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 2019	Chiffrage 2020	Chiffrage 2021
120113 Exonération partielle de la prise en charge par l'employeur, une collectivité territoriale ou Pôle emploi, des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail Traitements, salaires, pensions et rentes viagères <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Menages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1948 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 81-19° ter</i>	145	150	155
Total	145	150	155

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	0	0
04 – Routes - Entretien	0	297 603 843	297 603 843	0	303 792 925	303 792 925
41 – Ferroviaire	0	2 467 251 905	2 467 251 905	0	2 466 001 905	2 466 001 905
42 – Voies navigables	0	248 278 616	248 278 616	0	248 278 616	248 278 616
43 – Ports	0	99 859 204	99 859 204	0	99 859 204	99 859 204
44 – Transports collectifs	0	514 600 000	514 600 000	0	314 600 000	314 600 000
45 – Transports combinés	0	207 109 039	207 109 039	0	202 109 039	202 109 039
47 – Fonctions support	0	41 097 167	41 097 167	0	41 097 167	41 097 167
50 – Transport routier	0	5 641 831	5 641 831	0	5 641 831	5 641 831
51 – Sécurité ferroviaire	0	0	0	0	0	0
52 – Transport aérien	0	63 402 463	63 402 463	0	41 372 915	41 372 915
53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF	0	0	0	0	0	0
Total	0	3 944 844 068	3 944 844 068	0	3 722 753 602	3 722 753 602

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

Le programme 203 (P203) connaît deux évolutions de périmètre cette année :

- la budgétisation du compte d'affectation spéciale (CAS) « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » dit CAS des trains d'équilibre du territoire (TET),
- et celle de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF). Cette budgétisation se substitue aux financements par voie de taxes affectées mis en place avant 2021.

Un financement budgétaire du P203 de 293 M€ est donc prévu en 2021 pour compenser le déficit d'exploitation des TET. Pour l'EPSF, une subvention pour charges de service public (SCSP) de 13,2 M€ est prévue. Ces évolutions de périmètre contribuent à accroître la lisibilité de l'action de l'État dans la politique publique des transports.

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

MODIFICATIONS DE MAQUETTE

S'agissant de la nomenclature, le financement du déficit d'exploitation des TET est désormais imputé sur la sous-action 44-06 de l'action 44 « Transports collectifs », la SCSP pour l'ESPF sera imputée sur la sous-action 47-04 de l'action 47 « Fonctions support ».

TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants					-300 000	-600 000	-300 000	-600 000
Ligne aérienne d'aménagement du territoire St Pierre et Miquelon	► 123					-300 000		-300 000
transfert sur les aéroports polynésiens	► 122				-300 000	-300 000	-300 000	-300 000

300 k€ en CP sont transférés du P203 au programme 123 « Conditions de vie outre-mer » pour la ligne aérienne d'aménagement du territoire (LAT) Saint-Pierre-et-Miquelon. Il s'agit d'une régularisation d'un transfert fait en PLF 2019.

En effet, il s'agit d'une mesure ponctuelle qui doit être mise en œuvre par décret de transfert annuel.

Le transfert sortant de 300 000 € en AE et en CP vers le programme 122 « Concours spécifiques et administration » correspond au solde de la subvention d'équilibre destinée à couvrir le déficit d'exploitation des aéroports transférés à la Polynésie française ; il s'ajoute au transfert de 900 k€ prévu au PLF 2020, pour prendre en compte l'effet année pleine.

DÉPENSES PLURIANNUELLES

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 en charge de l'entretien et de la maintenance de la totalité de l'itinéraire, l'exploitation restant de la responsabilité de la DIR Méditerranée.

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

Trois types de coût composent le contrat :

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

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

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

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

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

Objectifs de performance assignés au partenaire privé

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

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

(en millions d'euros)

AE CP	2018 et années précédentes	2019	2020	2021	2022	2023 et années suivantes	Total
Investissement	232,30 21,40	0,00 6,10	66,00 7,50	0,00 71,30	0,00 5,50	0,00 170,60	298,30 282,40
Fonctionnement	10,70 10,70	9,10 9,10	9,50 9,50	10,10 10,10	10,50 10,50	403,40 403,40	453,30 453,30
Financement	16,90 16,90	13,40 13,40	12,70 12,70	12,70 12,70	12,40 12,40	158,40 158,40	226,50 226,50

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

Les dépenses pour 2019 et les années antérieures ont été différentes des prévisions du fait du retard constaté pour la mise à disposition de la L2 Est, la mise à disposition de la L2 Nord (certaines dépenses envisagées en 2019 ayant notamment été reportées), de l'évolution favorable à l'État des indices permettant le calcul du montant indexé des concours publics, de la commande de prestations complémentaires non comprises dans le prix du contrat de partenariat initial (dépenses d'investissement), et d'une estimation initiale des coûts de fonctionnement supérieure à ce qui a été constaté.

Enfin l'échéancier a également été mis à jour pour refléter des discussions avec le titulaire pour mettre fin aux contentieux.

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

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

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

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

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

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

Périmètre du projet et son état d'avancement

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

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

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

Par un jugement du 6 novembre 2014, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a considéré que la décision de signer le contrat de partenariat était illégale et a enjoint à l'État de résilier le contrat pour le 1er juillet 2015. Un recours en appel et une demande de sursis à exécution ont été déposés par le ministère le 6 janvier 2015.

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

Objectifs de performance assignés au partenaire privé

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

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

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

(en millions d'euros)

AE CP	2018 et années précédentes	2019	2020	2021	2022	2023 et années suivantes	Total
Investissement	216,00 59,70	0,00 5,40	0,00 5,20	0,00 6,20	0,00 7,30	0,00 131,00	216,00 214,80
Fonctionnement	64,90 64,90	11,50 11,50	12,00 12,00	11,30 11,30	11,20 11,20	303,90 303,90	414,80 414,80
Financement	66,90 66,90	8,10 8,10	8,20 8,20	8,00 8,00	7,20 7,20	79,10 79,10	177,50 177,50

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

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

En tenant compte de l'ensemble des éléments précités qui ont une incidence sur la part fonctionnement, la redevance totale pour 2021 se monte à 25,5 M€ TTC.

Le montant prévisionnel total des redevances 2020-2022 à payer s'établit à 25,5 M€ par an en moyenne. Sur cette base, la répartition entre les trois postes de dépenses est de l'ordre au global de 22 % pour l'investissement, 46 % pour le fonctionnement et 32 % pour le financement.

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2020		Prévision 2021		2022 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir
01 Routes - Développement	3 166 884 167	1 854 755 116	1 212 473 068	340 200 000	307 970 000	1 646 441 099
41 Ferroviaire	2 098 585 000	1 288 096 527	769 380 306	174 700 000	197 020 000	1 132 184 694
42 Voies navigables	2 134 716	2 137 425	2 139 446			
43 Ports	323 358 185	211 864 044	155 887 210	31 000 000	35 500 000	131 970 975
44 Transports collectifs	1 426 675 000	1 267 237 025	545 730 746	260 000 000	262 330 000	618 614 254
Total	7 017 637 068	4 624 090 137	2 685 610 776	805 900 000	802 820 000	3 529 211 022

Le tableau CPER 2015-2020 présente l'avancement en AE et CP des contrats, la prévision 2021 qui correspond aux prévisions de fonds de concours de l'AFITF. Les "CP sur engagements à couvrir après 2021" sont entendus au sens large. Sont présentés les estimations de CP à couvrir sur les montants contractualisés au CPER et non payés fin 2021.

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

Les 27 contrats de plan État-Région (CPER) 2015-2020 métropolitains et d'outre-mer ainsi que les deux contrats interrégionaux (CPIER) Vallée de la Seine et Plan Rhône comprenant un volet Mobilité multimodale ont été signés en 2015. Ils définissent les ressources que l'État, les régions et les autres éventuels cofinanceurs (départements, communauté d'agglomération, opérateurs – VNF, SNCF Réseau, Grands Ports Maritimes...) envisagent de mobiliser sur les opérations routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, les circulations douces (véloroutes, voies vertes) ainsi que, spécifiquement à la région Île-de-France, celles relatives aux transports collectifs s'inscrivant dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

Par rapport à l'ancienne génération de contrats 2007-2013, prolongés en 2014, les opérations routières ont donc été réintégrées dans les contrats de plan. Le financement de ces contrats, de même que les moyens de paiement couvrant les contrats de plan antérieurs, n'apparaissent pas dans les crédits prévus en loi de finances initiale, car ces crédits proviennent exclusivement de fonds de concours de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) versés au programme 203.

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

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

Après processus de revoyure réalisé de 2016 à 2017, les montants État inscrits aux contrats de plan pour le volet mobilité multimodale (CPER et CPIER Vallée de la Seine et Plan Rhône), avenants inclus, s'élèvent, tous modes confondus, à 7 016,6 M€ auxquels s'ajoutent 277,9 M€ de crédits VNF au titre des aménagements fluviaux (CPER et CPIER), dans le seul périmètre du programme 203, hors tourisme fluvial. La répartition selon les modes est la suivante :

- volet routier : 3 142,5 M€
- volet ferroviaire : 2 120,6 M€
- volet portuaire : 323,4 M€
- volet fluvial : 2,1 M€ (État – non compris VNF pour 277,9 M€)
- volet transports collectifs (Île-de-France) : 1 412,1 M€
- volet circulations douces et mobilités actives : 16 M€

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

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

Exécution des CPER et CPIER 2015-2020 au 31 décembre 2019

Fin 2019, pour l'ensemble des contrats État-Région et des CPIER Vallée de la Seine, le taux national d'exécution en autorisation d'engagement (AE) est de 52,6%. Par mode, le taux d'avancement du volet ferroviaire est de 49% et celui du volet routier de 46%, ceux des volets portuaire et transports collectifs en Ile-de-France s'établissant respectivement à 56% et 72%.

Programmation prévisionnelle 2020 et 2021

Dans le cadre du budget 2020 de l'AFITF, un montant total de 936 M€ de crédits État en autorisations d'engagement est prévu d'être mobilisé hors plan de relance pour la sixième année de mise en œuvre des CPER 2015-2020 dont environ 421 M€ au titre des routes, 244 M€ pour le fer, 240 M€ pour les transports collectifs d'Île-de-France et les circulations douces (véloroutes, voies vertes...), 30 M€ pour les ports. Pour 2021, la trajectoire de financement de l'AFITF hors plan de relance intègre une prévision de 912 M€ d'AE et de 818 M€ de CP pour les CPER. La prévision d'engagement sur le volet routier des CPER est de 340 M€, sur le volet ferroviaire des CPER, de 175 M€, sur le volet portuaire de 31 M€ et sur les transports collectifs de 260 M€.

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2020

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2019 (RAP 2019)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2019 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2019	AE (LFI + LFRs) 2020 + reports 2019 vers 2020 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2020 + reports 2019 vers 2020 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020
3 904 856 746	0	6 502 969 053	6 018 558 306	4 530 000 000

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP au-delà de 2023
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020	CP demandés sur AE antérieures à 2021 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2021	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2021	Estimation des CP au-delà de 2023 sur AE antérieures à 2021
4 530 000 000	8 210 765 1 455 199 533	1 100 000 000	1 000 000 000	982 568 175
AE nouvelles pour 2021 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2021 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2021	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2021	Estimation des CP au-delà de 2023 sur AE nouvelles en 2021
3 944 844 068 2 106 820 000	3 714 542 837 695 540 467	600 000 000	600 000 000	496 890 098
Totaux	5 873 493 602	1 700 000 000	1 600 000 000	1 479 458 273

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2021

CP 2021 demandés sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP 2022 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP 2023 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP au-delà de 2023 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021
72,87 %	9,91 %	9,91 %	8,21 %

Le montant des restes à payer annuels du programme 203 (évaluation à 4,5 Md€ fin 2020, soit de l'ordre de 2/3 du programme annuel en comptant les fonds de concours) semble important en valeur mais ce montant élevé est normal dans la mesure où le programme 203 finance un nombre important d'opérations d'investissement dans les infrastructures dont les paiements s'échelonnent sur plusieurs exercices.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION 0,0 %**01 – Routes - Développement**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	0	0	708 200 000
Crédits de paiement	0	0	0	721 270 000

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

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

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

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

La modernisation des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé s'effectue principalement au travers de l'exécution des volets routiers des contrats de plan État – région (CPER) 2015-2020, cofinancés par les collectivités territoriales, à hauteur d'environ 46 %. Elle concerne des opérations localisées à l'échelle des territoires (déviation d'agglomération ou de villages, augmentation de capacité sur des sections limitées, construction d'ouvrages de protections contre les nuisances sonores, etc.).

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

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

FONDS DE CONCOURS

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

L'AFITF devrait contribuer en 2021 à hauteur de 408,2 M€ en AE et à 461,3 M€ en CP à la modernisation et au développement des infrastructures routières. Ces montants ne tiennent pas compte des crédits du plan de relance annoncé par le gouvernement en septembre 2020.

Les participations versées par les collectivités territoriales à l'État, au titre des opérations cofinancées, sont évaluées à 300 M€ en AE et 260 M€ en CP ; soit un total attendu de financement par voie de fonds de concours de 708,2 M€ en AE et 721,3 M€ en CP.

Ces crédits permettront avant tout de poursuivre le financement des opérations en cours et d'engager dans la limite des crédits alloués, de nouvelles opérations de modernisation dans le domaine routier inscrites au volet mobilité des contrats de plan État – région (CPER 2015-2020), au contrats de convergence et de transformation en outre-mer, au programme spécifique d'aménagement de la route centre Europe Atlantique (RCEA) dans la région Bourgogne.

Pour les projets financés par voie de partenariat public-privé (PPP), ces moyens permettront également de continuer à financer le contrat de partenariat de la rocade L2 à Marseille (L2).

Suivi des coûts :

Ce suivi porte sur les opérations entrant dans le périmètre de l'ancien indicateur de performance relatif à l'écart entre les réalisations et les prévisions de coûts pour les opérations mises en service.

Rappel du périmètre :

- opérations de développement du réseau routier national non concédé, du réseau fluvial et des ports ;
- pour le ferroviaire, toutes opérations hors opérations de renouvellement ;
- les opérations prises en compte dans le calcul du sous-indicateur sont celles mises en service au cours de l'année considérée ;
- les comparaisons sont réalisées aux conditions économiques de février 2014 (index de référence TP01) ;
- les opérations prises en compte sont celles mobilisant des financements de l'État et dont le coût est supérieur à 20 M€.

Le coût initial est celui de l'avant-projet lorsqu'il n'y a pas de DUP ou celui qui est indiqué dans la déclaration de DUP. Lorsqu'il existe un avant-projet détaillé modificatif, l'estimation de ce dernier est utilisée dans le calcul de l'indicateur.

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

Liste indicative des principales opérations ou phases d'opérations en cours de travaux ou susceptibles d'être lancées en 2021, sous réserve du vote du CA de l'AFITF pour le BI 2021 :

Voie	Libellé de l'opération
A480	Echangeur du Rondeau – Travaux
A7/A50/A51	Etude du corridor Marseille - Vitrolles (voies bus)
A620	Mise à 2x3 voies de la section Ranguel - Palays
RN2	Déviations de Vaumoise
RN7	Carrefour des Couleures
RN7	Déviations de Villeneuve sur Allier
RN7	Saint Pierre - Allier

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

RN10	Requalification à Trappes
RN19	Mur antibruit - Frotey-les-Vesoul
RN20	Aménagement de la RN20 entre Tarascon et Ax-les-Thermes
RN 25	Echangeur Nord d'Amiens
RN27	Mise à 2x2 voies Manéhouville - Dieppe
RN57	Aménagement à 2x2 voies entre Devecey, l'A36 et la RN57
RN59	Déviations de Châtenois
RN88	Rocade ouest de Mende
RN88	Déviations de Saint-Hostien et Le Pertuis
RN90	Sécurisation des gorges de Ponserand travaux
RN94	Rocade de Gap
RN122	Déviations de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement d'Aurillac
RN134	Aménagements de points singuliers (entre Bedous et la frontière)
RN147	RN147 Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges
RN154	Aménagement du créneau Sud de Dreux
RN162	Déviations de Moulay Mayenne – section nord
RN580	Déviations de Laudun-l'Ardoise et suppression d'un PN
RN844	Aménagement du périphérique nord de Nantes
RN1338	Aménagement des accès définitifs du pont Flaubert rive gauche

Enfin à ces crédits s'ajoute une enveloppe spécifique dans le cadre du plan de relance pour les infrastructures routières et les ouvrages d'art du réseau routier national et des collectivités.

Liste des opérations entrant dans le périmètre de l'ancien indicateur de performance relatif à l'écart entre les réalisations et les prévisions de coûts pour les opérations mises en service.

Rappel du périmètre :

- opérations de développement du réseau routier national non concédé, du réseau fluvial et des ports ;
- pour le ferroviaire, toutes opérations hors opérations de renouvellement ;
- les opérations prises en compte dans le calcul du sous-indicateur sont celles mises en service au cours de l'année considérée ;
- les comparaisons sont réalisées aux conditions économiques de février 2014 (index de référence TP01) ;
- les opérations prises en compte sont celles mobilisant des financements de l'État et dont le coût est supérieur à 20 M€.

Le coût initial est celui de l'avant-projet lorsqu'il n'y a pas de DUP ou celui qui est indiqué dans la déclaration de DUP. Lorsqu'il existe un avant-projet détaillé modificatif, l'estimation de ce dernier est utilisée dans le calcul de l'indicateur. Le coût final est celui de l'opération à la mise en service, intégrant une estimation des dépenses ultérieures. Le coût exact, issu des clôtures comptables ultérieures, n'est pas pris en compte dans le calcul de l'indicateur.

Année de mise en service	Opérations	Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M € valeur fév. 2014	Coût final (réel ou prévisionnel) en M € valeur fév. 2014	Evolution
2020 (actualisé)	62 – Mise à 2X2 voies de la RN17 sur la section Vimy-Avion	28,1	24,1	-7,86 %
	18 – RN141 – La Vigerie – Villesèche	41,5	30,7	-26,02 %
	57 – Mise à 2X2 voies de la RN4 sur la section Saint-Georges – Héming	34	35,1	3,24 %
	67 – Rocade sud de Strasbourg – Seconde phase	80,8	62,8	-22,33 %
	03 – RN7 – Déviations de Villeneuve sur Allier*	65,0	58,8	-12,58 %
	92-Echangeur A14/A86 bretelles B5	64	61,4	-4,06 %
	94- Déviations de Boissy-Saint-léger*	257	291	13,23 %
	Total opérations routières	568,17	561,7	-1,14 %
2021(prévisions)	94-Pont de Nogent	41,5	56,6	36,39 %
	Total opérations routières	41,5	56,6	36,39 %

Les prévisions 2020 ont été modifiées. La déviation de Villeneuve sur la RN7 a été mise partiellement en service en 2019 et devrait l'être totalement en 2020, nous l'avons donc considérée comme mise en service totalement en 2020. Concernant l'échangeur B5, A14/A86, 83,3M€ avait déjà été affectés pour ces travaux avec des MES en 2001 pour les bretelles B1 et B2 d'une part, et en 2004 pour les bretelles B3 et B4 d'autre part, l'ensemble de l'échangeur sera ainsi mis en service en 2020.

*Ce projet est divisé en plusieurs phases dont la dernière, mise en service en 2020, fera l'objet d'une réévaluation de coût prochaine à intégrer en 2021. C'est cette dernière phase qui sera mise en service fin 2020 et qui est documentée ici.

ACTION 7,5 %

04 – Routes - Entretien

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	297 603 843	297 603 843	558 120 000
Crédits de paiement	0	303 792 925	303 792 925	573 120 000

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

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

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

La préservation du patrimoine

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

La sécurité des usagers et le respect des réglementations

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

- respecter les normes minimales requises et les prescriptions imposées par les arrêtés préfectoraux (conditions minimales d'exploitation des tunnels ou autorisations loi sur l'eau par exemple);
- s'adapter aux nouvelles réglementations et normes, en mettant notamment en œuvre depuis 2000 un grand programme de mise en sécurité des tunnels routiers de longueur supérieure à 300 m ;

- résoudre des problèmes ponctuels de configuration conduisant à des accumulations d'accidents, en réalisant des aménagements locaux de sécurité après étude d'enjeux, diagnostic et plan d'actions ;
- répondre aux enjeux environnementaux sur le réseau existant (eau, biodiversité, ressources naturelles, qualité de l'air).

La viabilité

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

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

La réponse aux attentes des usagers

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

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

Les moyens nécessaires

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

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

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

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	224 117 682	224 806 764
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	224 117 682	224 806 764
Dépenses d'investissement	67 410 302	72 910 302
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	67 410 302	72 910 302
Dépenses d'intervention	6 075 859	6 075 859
Transferts aux collectivités territoriales	6 075 859	6 075 859
Total	297 603 843	303 792 925

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

Les dépenses de fonctionnement – soit environ 75 % des crédits LFI – comprennent notamment les frais liés à l'entretien courant du patrimoine, au PPP des CEI (financement et maintenance) ainsi qu'au fonctionnement des équipements dynamiques, des tunnels et à l'information routière.

Les dépenses d'investissement – soit environ 23 % des crédits LFI - tiennent compte notamment des frais liés aux chaussées et aux ouvrages d'art (hors entretien courant), à l'immobilier hors PPP et au PPP CEI (investissement).

Les dépenses d'intervention – soit environ 2 % des crédits LFI – concernent la redevance annuelle versée à l'ARCEP pour la mise à disposition des fréquences radioélectriques 40 Mhz.

1) Préservation du patrimoine

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

Chaussées :

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

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

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

Équipements : ce poste comprend les dépenses relatives à l'entretien, la réparation ou le remplacement des bassins et réseaux d'assainissement, des dispositifs de retenue, des clôtures, de la signalisation horizontale, des portiques,

potences et hauts mâts, de la signalisation verticale, du réseau d'appel d'urgence, de l'éclairage et des ouvrages de protection contre les chutes de pierre et les avalanches.

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

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

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

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

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

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

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

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

3) Moyens nécessaires aux services

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

Outre les dépenses de fonctionnement courant des services, ce poste de dépense des moyens comprend les dépenses relatives à l'immobilier technique des services. L'entretien et l'exploitation du RRN non concédé s'appuie en effet sur plus de 220 centres d'entretien et d'exploitation.

Le contrat de partenariat pour les CEI conclu en 2009 concerne à présent l'exploitation et la maintenance sur 30 ans de 63 de ces centres.

Les dépenses prévues dans ce poste des moyens couvrent donc la construction de la demi-douzaine de centres d'entretien et d'intervention (CEI) qui n'ont pas été inclus dans le contrat de partenariat, la construction d'annexes à certains CEI (hangars, couverture de stockage de sel, sécurisation de la gestion des déchets, traitement des eaux des

plates-formes avant rejet au milieu naturel) ainsi que l'extension, la réparation, les travaux réglementaires et le maintien de la sécurité et de la salubrité des 160 CEI existants et en cours d'exploitation.

FONDS DE CONCOURS

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

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

L'AFITF devrait contribuer en 2021 à hauteur de 528 M€ en AE et 543 M€ en CP aux programmes d'investissement :

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

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

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

Entretien et réhabilitation du patrimoine :

- N10 entre Poitiers et Bordeaux – Nouvelle Aquitaine
- Reprise de l'assainissement de la VRU de Chambéry (N201)– Auvergne-Rhône-Alpes
- A20, Réparation d'ouvrages et Traitement de falaises et talus – Centre-Val de Loire
- Réparation des corniches RN4 - Grand Est
- RN4 en Seine-et-Marne – Ile-de-France
- Francilienne RN104 – Ile-de-France
- A15 – réparation de mur en Terre Armée– Ile-de-France
- Travaux de requalification et préventif sur les autoroutes A1 et A3 – Île-de-France
- N106 Confortement de Crozes Bas – Occitanie
- A75 Nord et Sud – Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie
- régénération du viaduc de Caronte à Martigues - PACA
- Réparation des ouvrages de l'A55 littoral - PACA
- A16 – Nord
- A21 – Nord
- RN2 - Nord
- A28 – Normandie
- RN13 Caen-Cherbourg – Normandie
- RN12 – Normandie et
- Pont Flaubert - – Normandie
- N116 – Occitanie
- RN20 en Occitanie
- Réhabilitation de la VRU de Toulouse – Occitanie
- Remplacement de Buses métalliques en Guyane

- Réparation du Pont de Counamama - Guyane
- Traitement des talus et des ouvrages hydrauliques à Mayotte
- N2 – Guyane
- N3 – Mayotte
- A630 pont d'Aquitaine – Nouvelle Aquitaine
- A62 – Réparation d'ouvrages hydrauliques – Nouvelle Aquitaine
- Mise aux normes RN11 e RN88 – Nouvelle Aquitaine
- N21, Dordogne et le Lot-et-Garonne – Occitanie

Mise en sécurité des tunnels :

- en Ile-de-France : les travaux pour les tunnels d'Orly, de Nogent, de Fontenay, de Fresnes, d'Antony,
- la poursuite des travaux de mise en securite du tunnel de Siaix (RN90) en Savoie;
- travaux de la tranchee couverte de Firminy
- mise en sécurité du tunnel de la Grand-Mare (RN28) en Seine-Maritime ;

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

- les aménagements découlant des démarches SURE, notamment sur l'A42 (Rhône) et sur les RN57 (Haute-Saône), RN36 (Seine-et-Marne), RN88 (Haute-Loire), RN568 (Bouches-du-Rhône), RN2 (Nord), RN31 (Aisne), RN136 (rocade de Rennes), ainsi qu'aux abords des routes nationales à Mayotte et en Guyane ;
- la lutte contre les prises à contresens par le renforcement de la signalisation au niveau des échangeurs et des aires de repos et de service ;
- le traitement des obstacles latéraux ;
- les aménagements sur routes à forte pente ;
- la sécurisation des passages à niveau non préoccupants ;
- la lutte contre l'hypovigilance sur autoroute par l'implantation de dispositifs d'alerte sonore en rive droite de chaussée ;
- les aménagements pour la sécurité des agents (sécurisation des accès aux équipements dynamiques d'exploitation, pré-séquençage de signalisation temporaire, installation d'ITPC à ouverture rapide).

Gestion de trafic et équipements dynamiques :

Les investissements ont vocation à optimiser les conditions de circulation, à améliorer l'information des usagers, à réguler les accès ou/et les vitesses pour limiter la congestion, à poursuivre la réalisation de voies réservées à certaines catégories d'usagers. Les principales opérations prévues en 2021 pourront concerner :

- l'achèvement des travaux d'aménagement de la voie réservée au covoiturage sur l'A15 et la modernisation des réseaux et des équipements de gestion de trafic en Île-de-France ;
- la réalisation d'une voie réservée aux bus sur la RN137 à Rennes ;
- la régulation dynamique des vitesses sur l'A63 aux abords de la métropole bordelaise ;
- la régulation des accès sur la rocade de Rennes et sur le périphérique de Nantes ;
- la régulation dynamique des vitesses sur l'A1 et l'achèvement des travaux pour la régulation dynamique des vitesses sur l'A22 aux abords de la métropole lilloise ;
- l'évolution des systèmes d'aide à la gestion du trafic des DIR ;
- la poursuite des équipements et des développements en faveur du véhicule connecté.

Aires de service et de repos :

Les travaux sur les aires suivantes se poursuivront en 2021 :

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

ACTION 62,5 %**41 – Ferroviaire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	2 467 251 905	2 467 251 905	436 700 000
Crédits de paiement	0	2 466 001 905	2 466 001 905	449 020 000

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

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

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

Amélioration de la performance du réseau ferroviaire

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

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

Cette priorité est déclinée au sein du volet mobilité des contrats de plan État – régions 2015-2020 et intégrée dans le grand plan de modernisation du réseau ferré. Le contrat qui sera conclu entre SNCF Réseau et l'État pour la période 2020-2029, en cours d'élaboration, déclinera en particulier cette priorité du nouveau pacte ferroviaire en objectifs. Les objectifs prioritaires associés à l'amélioration de la performance du réseau ferroviaire sont de conforter la sécurité et la pérennité du réseau structurant et d'améliorer sa performance, en particulier pour les nœuds ferroviaires les plus chargés.

Enfin, la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire comprend au titre de ses 4 axes principaux celui de l'objectif d'une trajectoire économique soutenable. En contrepartie d'efforts de productivité accrus l'État s'est engagé à reprendre 35 Md€ de dette de SNCF Réseau durant le quinquennat (25 Md€ en 2020 et 10 Md€ en 2022). La

loi encadre par ailleurs la détermination des redevances d'infrastructures afin d'assurer à SNCF Réseau un niveau de recettes qui couvre ses coûts tout en favorisant le développement du trafic et en préservant la desserte du territoire.

Développement du réseau ferré national et européen

La programmation des infrastructures pour les dix prochaines années est partie intégrante de la loi d'orientation des mobilités, publiée au Journal Officiel le 26 décembre 2019, qui donne la priorité aux transports du quotidien. Cinq programmes d'investissement prioritaires sont ainsi définis, notamment l'entretien des réseaux existants et la désaturation des grands nœuds ferroviaires. S'agissant des grands projets, le Gouvernement s'inscrit dans une approche reposant sur une réalisation phasée des projets, commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

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

En 2020, les principales opérations mises en service seront :

- l'aménagement des voies en gare de Saint-André-le-Gaz ;
- la rénovation de la ligne Saint-Pol – Béthune (section Saint-Pol-Etaples, pour fin 2020) ;
- la rénovation de la ligne Dinan – Lamballe (section Pleudihen – Dol de Bretagne) ;
- la modernisation de la ligne Clisson – Cholet ;
- la mise en accessibilité de la gare de Lisieux ;
- la mise en accessibilité de la gare de Nantes.

Liste des opérations entrant dans le périmètre de l'ancien indicateur de performance relatif à l'écart entre les réalisations et les prévisions de coûts pour les opérations mises en service.

Rappel du périmètre :

- opérations de développement du réseau routier national non concédé, du réseau fluvial et des ports ;
- pour le ferroviaire, toutes opérations hors opérations de renouvellement ;
- les opérations prises en compte dans le calcul du sous-indicateur sont celles mises en service au cours de l'année considérée ;
- les comparaisons sont réalisées aux conditions économiques de février 2014 (index de référence TP01) ;
- les opérations prises en compte sont celles mobilisant des financements de l'État et dont le coût est supérieur à 20 M€.

Le coût initial est celui de l'avant-projet lorsqu'il n'y a pas de DUP ou celui qui est indiqué dans la déclaration de DUP. Lorsqu'il existe un avant-projet détaillé modificatif, l'estimation de ce dernier est utilisée dans le calcul de l'indicateur. Le coût final est celui de l'opération à la mise en service, intégrant une estimation des dépenses ultérieures. Le coût exact, issu des clôtures comptables ultérieures, n'est pas pris en compte dans le calcul de l'indicateur.

Année de mise en service	Opérations	Estimation de l'avant-projet détaillé ou de la déclaration d'utilité publique (DUP) en M € valeur fév. 2014	Coût final (réel ou prévisionnel) en M € valeur fév. 2014	Evolution
2020 (actualisé)	SNCF Réseau - Modernisation Clisson Cholet	49,0	48,0	-2,04 %
	SNCF Réseau - Modernisation Dol-Dinan	28	22	-16,38 %
	SNCF Réseau - Modernisation Serqueux - Gisors	219	245	11,87 %
	SNCF Réseau - Construction pont-rail Bonneuil	32	33	3,13 %
	SNCF Réseau - St Pol Etaples	44	49	11,36 %
	SNCF Réseau - St Pol Béthune	23	25	8,70 %
	SNCF Réseau - BALT	72	78	8,33 %
	Régénération voie Bordeaux-La Rochelle	27	30	11,11 %
	Total opérations ferroviaires	492,0	530,0	7,72 %
2021 (prévisions)	SNCF Réseau - Modernisation Rennes Châteaubriant	39	40	2,56 %
	SNCF Réseau - Termin technique Ancenis	19	22	15,79 %
	SNCF Réseau - Marseille - Aix phase 2	179	179	0,00 %
	SNCF Réseau - Modernisation de la côte bleue	34	34	0,00 %
	SNCF Réseau - Mise en transparence hydraulique de remblai ferroviaire Arles - Tarascon	77	82	-19,48 %
	SNCF Réseau - Régénération voie Angoulême Saintes	28	28	0,00 %
	Remise à niveau Lourches Valenciennes	27	29	7,41 %
	Modernisation Arches-Saint Dié	19	19	0,00 %
	SNCF Réseau - Modernisation de la ligne des Horlogers	51	51	0,00 %
Total opérations ferroviaires	473	464	-1,90 %	

Les mesures liées à la crise sanitaire (« mesures COVID ») entraînent un dépassement des coûts sur quatre projets en 2020 (Modernisation Serqueux – Gisors, St Pol Etaples, St Pol Béthune, régénération voie Bordeaux La Rochelle), à hauteur de 11% en moyenne.

Le projet BALT (Beauvais-Abancourt-Le Tréport) présente également un surcoût de 7 %, lié à la hausse du coût des matières et à la vétusté des installations.

Le modèle économique du projet de remise à niveau de la ligne Lourches Valenciennes (2021), qui présente un surcoût de 8%, a été revu après l'intégration des mesures COVID.

En revanche le projet Modernisation Dol-Dinan (hors viaduc de Fontaine) est revu provisoirement à la baisse. Néanmoins une partie des travaux sur le viaduc de Fontaine pourrait être réintégrée au projet.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	2 467 251 905	2 466 001 905
Transferts aux entreprises	2 467 251 905	2 466 001 905
Total	2 467 251 905	2 466 001 905

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

DEPENSES D'INTERVENTION

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

Au total, 2,47 Md€ en AE et en CP sont prévus en 2021. Le montant de concours du programme 203 à SNCF Réseau contribue pleinement à la réforme ferroviaire conduite par le Gouvernement.

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

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

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

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

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

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

L'agence ferroviaire européenne est chargée de piloter les travaux techniques en matière de sécurité et d'interopérabilité et de la création, dans chaque État membre, d'une autorité de sécurité chargée de veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires (en France l'Établissement public de sécurité ferroviaire, EPSF), opérateur du programme 203 qui est présenté dans la partie opérateur de ce PAP. La rebudgétisation de l'EPSF sera réalisée en 2021.

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

Les concours de l'État à destination du gestionnaire d'infrastructure se répartissent ainsi pour 2021 :

- 2094 M€ (TTC) pour le paiement par l'État, pour les régions, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les TER du réseau ferré national hors Île-de-France ;
- 260 M€ (TTC) pour le paiement, par l'État, de la redevance d'accès facturée par SNCF Réseau pour l'utilisation par les trains d'équilibre du territoire (TET) du réseau ferré national hors Île-de-France (trains nationaux classiques de voyageurs dits « Intercités ») ;
- 110 M€ (TTC) pour le financement de la compensation fret visant à couvrir la différence entre le coût imputable à la circulation de trains de fret et les montants des redevances facturées par le gestionnaire d'infrastructure aux opérateurs afin de s'assurer de la couverture du coût marginal du fret pour SNCF Réseau conformément au cadre européen.

Ligne ferroviaire Perpignan-Figueras

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

1,3 M€ de CP sont prévus en 2020 pour le financement du transfert de l'exploitation et de la maintenance à la LFP ainsi que pour couvrir le déficit d'exploitation de la ligne.

FONDS DE CONCOURS

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

La prévision de fonds de concours 2021, hors SNCF réseau, venant abonder les moyens de l'action « Ferroviaire » pour les dépenses d'infrastructures s'élève à 244,7 M€ en AE et 257 M€ en CP. Ces fonds de concours proviennent de l'AFITF. Ces montants ne tiennent pas compte des crédits du plan de relance annoncé par le gouvernement en septembre 2020.

Les opérations principalement financées concernent la part de l'État au financement des contrats de plan État-régions 2015-2020 pour le volet ferroviaire (197 M€ de CP). Le reste des crédits sera notamment consacré à financer la lutte contre le bruit ferroviaire, les mesures d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et le réseau capillaires Fret.

Les principales opérations qui pourraient être financées sur l'enveloppe CPER en 2021 sont les suivantes :

- Achèvement du financement des travaux du nœud de Mulhouse (Grand-Est) ;
- Achèvement du financement des travaux de modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux (section La Roche-sur-Yon-La Rochelle) (Nouvelle-Aquitaine et Pays-de-la-Loire) ;
- Modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux – section Saintes - Saint-Mariens
- Régénération de la ligne Aurillac-Arvant (Auvergne – Rhône-Alpes)
- Régénération de la ligne Bourges-Montluçon (Auvergne – Rhône-Alpes et Centre – Val de Loire)

- Achèvement du financement des travaux de mise en accessibilité de la gare de Dijon (Bourgogne – Franche-Comté) ;
- Régénération de la ligne Lamballe-Dol (Bretagne)
- Régénération de la ligne Chartres-Courtalain (Centre – Val de Loire)
- Confortement de la tranchée couverte de Rouen (Normandie)
- Etoile ferroviaire de Veynes (PACA et Auvergne – Rhône-Alpes)
- Achèvement financement des travaux du contournement ferroviaire des sites industriels de Donges (Pays-de-la-Loire).

Par ailleurs, la réforme ferroviaire menée par le Gouvernement maintient le reversement à SNCF Réseau par le biais d'un fonds de concours transitant par le programme 203 des dividendes que l'État a renoncé à percevoir de la part du Groupe SNCF. Cette dotation vise à financer la régénération du réseau ferroviaire. En tenant compte des nouvelles synergies de la réforme qui permettent grâce à une efficacité économique accrue une augmentation du montant versé par SNCF à SNCF Réseau, le montant prévisionnel 2021 de ce fonds de concours est de 192 M€ en AE et CP.

A cette enveloppe s'ajoute l'engagement exceptionnel en faveur du secteur ferroviaire prévu dans le cadre du plan de relance. Celle-ci permettra d'améliorer la qualité du réseau ferroviaire par exemple via la régénération du réseau structurant et des petites lignes (en co-financement notamment avec les régions dans le cadre des contrats de plan État-région), mais aussi de redévelopper l'offre des trains de nuit.

ACTION 6,3 %

42 – Voies navigables

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	248 278 616	248 278 616	2 800 000
Crédits de paiement	0	248 278 616	248 278 616	2 800 000

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

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	248 278 616	248 278 616
Subventions pour charges de service public	248 278 616	248 278 616
Dépenses d'investissement		
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État		
Total	248 278 616	248 278 616

Un montant de 248,3 M€ en AE et en CP, est prévu pour la subvention pour charges de service public (SCSP) prévue au profit de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) au titre du PLF 2021, présentée dans la partie « Opérateurs » du projet annuel de performances.

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

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

En application des orientations de la LOM, VNF poursuivra ainsi un programme ambitieux de régénération et de modernisation des infrastructures visant à améliorer la fiabilité, la qualité et la sécurité du réseau. Les priorités porteront sur la sécurisation et la téléconduite des itinéraires à grand gabarit.

FONDS DE CONCOURS

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

Les moyens de l'action 42 sont complétés par des fonds de concours versés par l'AFITF pour l'entretien et le développement des infrastructures fluviales relevant de l'État et gérées par ses services déconcentrés, Ils sont estimés à 2,8 M€ en AE et CP. A ces moyens s'ajoute un versement direct de l'AFITF à VNF, d'une part pour certains grands projets, et d'autre part au titre de la régénération / modernisation à hauteur de plus de 120 M€, ainsi que des crédits prévus à titre exceptionnel dans le cadre du plan de relance.

ACTION 2,5 %

43 – Ports

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	99 859 204	99 859 204	43 750 000
Crédits de paiement	0	99 859 204	99 859 204	42 750 000

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

INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET ENTRETIEN DES PORTS

Les Grands ports maritimes (GPM), ont, depuis la réforme portuaire de 2008, un rôle d'aménageur (projets d'aménagement du foncier, de conservation du patrimoine et d'amélioration des dessertes des ports...). À l'heure de la transition écologique, ce rôle évolue afin de rechercher des stratégies d'investissement en infrastructures pour adapter l'offre portuaire aux enjeux de demain en termes de transition écologique, numérique et économique.

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

Par ailleurs, l'engagement des ports français en faveur du développement durable se décline en différentes actions à l'image du déploiement d'énergies alternatives comme l'électricité à quai ou la distribution de gaz naturel liquéfié (GNL). Les ports portent également des projets d'économie circulaire comme le GPM de Marseille qui a développé une plateforme d'écologie industrielle et d'économie circulaire, le projet PIICTO. En termes de production d'énergies renouvelables, les GPM de Bordeaux, Rouen et la Rochelle développent la solarisation de leurs bâtis portuaires qui offre des opportunités de production importantes.

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

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

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

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

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

Soutien, régulation et contrôle dans le domaine des transports maritimes

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

Le rôle de l'État en matière de politique maritime est aussi de faire appliquer les conventions internationales et règles européennes (concurrence, sécurité, sûreté, environnement). Ainsi, à l'occasion du passage dans les ports dont

l'organisation est parfois décentralisée, l'État assure la réglementation générale, notamment celle concernant la sécurité des opérations portuaires.

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

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	400 000	400 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	400 000	400 000
Dépenses d'intervention	99 459 204	99 459 204
Transferts aux entreprises	99 392 368	99 392 368
Transferts aux autres collectivités	66 836	66 836
Total	99 859 204	99 859 204

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

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

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

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

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

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

DÉPENSES D'INTERVENTION

Subventions aux grands ports maritimes (43-02)

92,7 M€ en AE et en CP sont prévus en 2021, soit une quasi-stabilité du niveau de dotation entre 2019, 2020 et 2021 après avoir fortement augmenté entre 2018 et 2019 (+29 M€), pour l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes (GPM). Cette dotation est conforme aux annonces du Gouvernement lors du Comité interministériel de la mer (CIMer).

L'entretien des chenaux d'accès consiste principalement au dragage des accès maritimes et des ouvrages des GPM. Ces travaux conduits dans les ports métropolitains sont réalisés en grande majorité au travers des moyens du groupement d'intérêt économique (GIE). Le schéma directeur de ce groupement contribue à une rationalisation et une modernisation du parc de dragues permettant d'améliorer la productivité du dragage. En 2019, une drague duale fuel Diesel / GNL a été mise en service suite à la conversion de la chaîne de motorisation. Pour 2021, une seconde drague duale fuel Diesel/GNL sera livrée au GIE[Auteur in1] Dragages-Ports. Ces deux opérations contribuent à la transition énergétique et écologique des navires français.

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

1,73 M€ en AE et en CP sont prévus en 2021 pour le soutien économique aux transporteurs fluviaux et maritimes.

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

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

Sur cette enveloppe de 1,73 M€, il est également prévu des mesures pour accompagner la suppression de la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA). Ces aides ont vocation à disparaître une fois que ces structures se seront organisées pour augmenter leurs financements propres par des cotisations.

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

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

FONDS DE CONCOURS

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

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

Ils sont estimés en 2021 à 43,8 M€ en AE et 42,8 M€ en CP et sont destinés à financer :

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

Ces montants ne tiennent pas compte des crédits du plan de relance annoncé par le gouvernement en septembre 2020.

Avec ces financements, les travaux des postes P11 et P12 de Port 2000 et l'implantation d'une usine d'assemblage d'éoliennes offshore devraient débuter en 2021 au GPM du Havre. Les travaux de restructuration du terminal passager du Cap Janet au GPM de Marseille devraient être également lancés en 2021.

En complément de ces crédits, une enveloppe spécifique est prévue dans le cadre du plan de relance pour le verdissement des ports. Celle-ci permettra de renforcer la compétitivité économique des ports par l'adaptation de leur offre de service à un modèle à plus grande qualité environnementale. Elle pourrait par exemple être utilisée pour soutenir le développement d'infrastructures de report modal, de l'électrification des quais et la création de points d'avitaillement en GNL et hydrogène.

ACTION 13,0 %

44 – Transports collectifs

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	514 600 000	514 600 000	309 800 000
Crédits de paiement	0	314 600 000	314 600 000	314 030 000

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

Développement des transports collectifs (44-01)

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

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

Les projets de transports collectifs en site propre (TCSP) tels que de métro ou de tramway sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités ou de la RATP sur ses réseaux. Les projets ferroviaires destinés au trafic

régional (Transilien) sont réalisés par SNCF-Réseau. Leur financement est principalement supporté par la région, l'État et les autres collectivités locales dans le cadre du CPER 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et de son avenant du 7 février 2017.

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

Tarifs sociaux (44-03)

L'État doit enfin veiller à la prise en compte des objectifs des autres politiques publiques (cohésion sociale, aménagement du territoire, accessibilité des personnes handicapées) dans l'organisation des transports collectifs. À cette fin, il compense à la SNCF le coût de certains tarifs sociaux qu'il lui demande d'appliquer, en faveur notamment des familles nombreuses et des apprentis. 19,4 M€ sont prévus à ce titre en 2021.

Financement du Plan vélo (44-05)

Depuis 2019, l'AFITF finance chaque année dans le cadre du plan vélo adopté par le gouvernement en 2018 les aménagements cyclables dont les projets sont principalement portés par les collectivités locales. Ce plan vélo prévoit un financement de 350 M€ à mettre en place pour les prochaines années qui sera apporté par l'AFITF. La gestion de ces fonds est partagée entre un financement AFITF direct pour les projets les plus importants et un financement par fonds de concours du P203 pour les projets dont l'ampleur est plus limitée.

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

La sous-action n°44-06 retrace le financement des dépenses liées à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET), dont l'État est autorité organisatrice depuis 2011. Jusqu'en 2020, le financement de ces dépenses était assuré par le compte d'affectation spéciale (CAS) « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ». Ce CAS sera supprimé dans le cadre du PLF 2021

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	514 600 000	314 600 000
Transferts aux entreprises	512 400 000	312 400 000
Transferts aux collectivités territoriales	1 750 000	1 750 000
Transferts aux autres collectivités	450 000	450 000
Total	514 600 000	314 600 000

DÉPENSES D'INTERVENTION et DE FONCTIONNEMENT

Les dépenses du déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (44-06) comprennent :

a) les contributions versées aux entreprises ferroviaires exploitant les lignes TET visant à compenser une partie du déficit d'exploitation de ces lignes (activité n°01). Dans l'attente de l'ouverture à la concurrence de ces lignes, prévue progressivement à partir de l'année 2022, une convention d'exploitation a été conclue entre l'État et SNCF Voyageurs pour la période 2016-2020. Celle-ci devrait être prolongée par voie d'avenant pour l'année 2021 ;

b) les contributions versées par l'État aux régions au titre de sa participation aux coûts d'exploitation des lignes TET conventionnées par les régions à compter de 2017 et antérieurement conventionnées par l'État (activité n°02) ;

c) les dépenses liées à l'exercice par l'État de ses responsabilités d'autorité organisatrice des TET : enquêtes sur la qualité de service, frais d'études et de missions de conseil juridique, financier ou technique (activité n°03).

Les dépenses prévues en 2021 pour le financement des TET sont les suivantes :

2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'activité	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2021
01 – Contribution à l'exploitation des TET	0	220 200 000	220 200 000
02 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des TET antérieurement conventionnés	0	71 800 000	71 800 000
03 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des TET	1 000 000	0	1 000 000
Total	1 000 000	292 000 000	293 000 000

2021 / CREDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2021
01 – Contribution à l'exploitation des TET	0	220 200 000	220 200 000
02 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des TET antérieurement conventionnés	0	71 800 000	71 800 000
03 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des TET	1 000 000	0	1 000 000
Total	1 000 000	292 000 000	293 000 000

Pour 2021, les dépenses affectées aux TET s'élèvent à 293,0 M€. Ce montant de dépenses prévisionnelles est en baisse de 19,7 M€ par rapport à 2020 (312,7 M€) afin de traduire :

- la réduction programmée de 4,9 M€ de la contribution à verser à la région Centre-Val de Loire, conformément à la convention conclue avec cette région ;
- la diminution du montant prévisionnel de la compensation à verser à SNCF Voyageurs pour l'exploitation des TET de 14,3 M€ ;
- la baisse de 0,5 M€ des dépenses prévisionnelles d'études de l'autorité organisatrice des TET.

Le tableau suivant retrace ces évolutions :

Numéro et intitulé de la sous-action et de l'activité	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020*	Demandées pour 2021	Variation 2021 / 2020 en %	Ouverts en LFI pour 2020*	Demandés pour 2021	Variation 2021 / 2020 en %
44-06 – Financement des trains d'équilibre du territoire (TET)	312 700 000	293 000 000	-6,3	312 700 000	293 000 000	-6,3
01 – Contribution à l'exploitation des TET	234 500 000	220 200 000	-6,1	234 500 000	220 200 000	-6,1
02 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des TET antérieurement conventionnés	76 700 000	71 800 000	-6,4	76 700 000	71 800 000	-6,4
03 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des TET	1 500 000	1 000 000	-33,3	1 500 000	1 000 000	-33,3

* Crédits affectés au compte d'affectation « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », supprimé en 2021.

En termes d'exécution budgétaire, il convient toutefois de rappeler que seule une partie des crédits de paiement prévus pour couvrir la compensation d'exploitation des TET au titre de l'année 2021 sera effectivement consommée en 2021. En effet, conformément aux stipulations de la convention d'exploitation des TET, un acompte d'un montant égal à 90 % de la compensation prévisionnelle doit être versé à l'exploitant durant l'année N, le solde de la compensation étant versé seulement l'année N+1 après contrôle par l'État du projet de facture relatif à l'exécution réelle du service et des justificatifs associés. Une partie des crédits de paiement ouverts en LFI 2021 devra ainsi être reportée en 2022.

19,4 M€ en AE et CP sont prévus au titre de la compensation aux entreprises ferroviaires des tarifications sociales nationales pour les voyageurs (44-03). Ces dernières sont mises en œuvre à la demande de l'État sur les services d'intérêt national dans le but de favoriser l'accès de certaines catégories sociales au transport ferroviaire.

2,2 M€ en AE et en CP sont prévus au titre de la contribution de l'État au financement des enquêtes mobilité certifiées CEREMA (EMC2) et à d'autres actions relatives à la mobilité (44-02). Les EMC2 constituent une source essentielle de connaissance de la mobilité urbaine et de son évolution sur une longue période. Par ailleurs, ces crédits concourent à la réalisation d'études relatives à la mobilité des personnes, d'outils de modélisation (modèles de trafic) et d'expériences innovantes concernant les transports collectifs, le développement des modes actifs et des nouvelles pratiques de déplacements (covoiturage, autopartage...).

FONDS DE CONCOURS

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

La participation de l'État aux dépenses d'infrastructures de transport collectif en Île-de-France est financée par des fonds de concours abondant le programme 203. Ces fonds sont prévus à hauteur de 260 M€ en AE et de 272,3 M€ en CP pour 2020. A l'exception de 10 M€ de CP provenant de la SGP, ils proviennent de l'AFITF. Ces montants permettront de financer des projets inscrits au CPER (prolongement du RER E, schémas directeurs des RER, prolongement de la ligne 11 du métro, lignes tangentielles et de tramway, etc.).

Par ailleurs, 49,8 M€ d'AE et 41,7 M€ de CP fonds de concours de l'AFITF sont prévus pour financer le plan vélo en 2021. Ces montants n'incluent pas les crédits ouverts au titre du plan de relance, qui viendront abonder cette action.

En effet, les moyens supplémentaires prévus dans le cadre du plan de relance permettront de soutenir le développement d'offres de transports collectifs dans les zones urbaines les plus denses, l'amélioration de services existants ainsi que la création de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre. Ils permettront également une accélération sans précédent des travaux d'aménagement de réseaux cyclables.

ACTION 5,3 %

45 – Transports combinés

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	207 109 039	207 109 039	0
Crédits de paiement	0	202 109 039	202 109 039	0

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

Dans le cadre du PLF 2021, les crédits inscrits comprennent, outre les soutiens reconduits (27 M€ d'aide à l'exploitation des services de transport combiné, 5 M€ d'aide au service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine), une enveloppe supplémentaire de 170 M€ d'aide à l'exploitation des services de fret ferroviaire afin de soutenir les opérateurs fortement impactés par les crises récentes (grèves décembre/janvier, crise Covid19) et améliorer la compétitivité du rail face au mode routier dans l'objectif du développement de la part modal du fret ferroviaire.

Ces 170 M€ pourront porter sur plusieurs dispositifs : complément à la prise en charge complémentaire par l'État d'une partie des péages dus par les opérateurs à SNCF Réseau pour faire baisser les péages (en complément des 110 M€ ouverts dans l'action ferroviaire), augmentation du soutien à l'aide au transport combiné, y compris de nouveaux services et enfin une aide au wagon isolé. Les montants entre ces dispositifs sont en cours de définition.

Aides au transport combiné

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

Autoroutes ferroviaires

Les concours financiers franco-italiens à l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) ont permis d'assurer depuis 2003 le report modal du transport de marchandises dangereuses de la route vers le rail, sur des wagons spécifiques. Le Parlement italien a voté en décembre 2015 une enveloppe de 29 M€ pour le service existant couvrant la période 2013-2018. Il a également prévu une enveloppe de 50 M€ pour le futur service sur la période 2018-2022.

Ayant fait la preuve de son attractivité et de son efficacité en matière de report modal, un service pérenne et plus fréquent devrait être mis en place par le biais d'une concession. Ainsi, les États travaillent à la poursuite de la mise en œuvre de cette consultation franco-italienne (appel public à concurrence européen) pour la mise en concession du service d'autoroute ferroviaire alpine. Les États souhaitent concéder l'exploitation du service pour une durée de 10 ans, raison pour laquelle 10 M€ d'AE ont été inscrits en PLF 2021 pour la signature de la nouvelle concession, en complément d'AE déjà ouvertes en LFI 2018. Un service transitoire sera toutefois mis en œuvre en 2021 en attendant la signature du contrat pluriannuel.

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	207 109 039	202 109 039
Transferts aux entreprises	207 109 039	202 109 039
Total	207 109 039	202 109 039

Soutien au transport combiné

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

L'enveloppe supplémentaire de 170 M€ d'aide à l'exploitation des services de fret ferroviaire prévoit notamment une augmentation du soutien à l'aide au transport combiné, ainsi qu'une aide au wagon isolé.

Autoroute ferroviaire alpine

10 M€ d'AE sont inscrits en 2021 afin de couvrir le service transitoire, en compléments des AE déjà ouvertes en LFI 2018. 5M€ de CP sont prévus en 2021 pour payer le service transitoire.

ACTION 1,0 %

47 – Fonctions support

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	41 097 167	41 097 167	1 850 000
Crédits de paiement	0	41 097 167	41 097 167	1 850 000

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

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

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

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

En 2021, l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) sera financé par une subvention pour charges de service public (SCSP) du P203 sur la sous-action 47-04 (13,2 M€). Ce nouveau mode de financement se substitue à celui par taxe affectée qui prévalait jusqu'en 2020.

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	41 097 167	41 097 167
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	16 497 167	16 497 167
Subventions pour charges de service public	24 600 000	24 600 000
Total	41 097 167	41 097 167

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

Études générales (47-01)

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

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

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

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

Enfin, sur les 7,8 M€ une enveloppe d'environ 1 M€ en AE et en CP est consacrée à des études transport et mobilité locales portées par les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement, notamment celles qui présentent un caractère innovant et répliquable au niveau de leur approche ou de leur méthodologie, en cohérence avec les orientations ministérielles et portant sur des problématiques communes à plusieurs régions.

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

6,5 M€ en AE et en CP sont consacrés au fonctionnement de la DGITM et de ses services : frais de déplacement des agents, formation continue, remboursement des mises à disposition et contentieux. Certaines interventions s'étendent à l'ensemble du réseau des services déconcentrés œuvrant dans le champ du programme, comme les actions de formation continue ou le contentieux lié à l'activité des services.

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

Systèmes d'information (47-03)

2,2 M€ d'AE et de CP sont prévus pour l'étude, la réalisation et la maintenance des systèmes d'informations métiers de la DGITM. Les principaux systèmes d'information concernent la gestion de l'investissement routier, l'entretien et

l'exploitation de la route, la gestion des services de transport, le contrôle des transports routiers et la sécurité portuaire.

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

Outre les 13,2 M€ évoqués pour la SCSP de l'EPSF évoquée supra, 11,4 M€ sont prévus en 2021 pour la SCSP de l'ART.

FONDS DE CONCOURS

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

ACTION 0,1 %

50 – Transport routier

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	5 641 831	5 641 831	600 000
Crédits de paiement	0	5 641 831	5 641 831	900 000

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

Le secteur des transports routiers représente 40 000 entreprises et 400 000 salariés. Les professionnels concernés, en particulier les PME qui représentent près de la moitié des entreprises du secteur, doivent être en mesure de s'adapter aux évolutions constantes de l'activité en lien avec les évolutions des réglementations européennes et internationale.

L'État joue notamment un rôle de soutien pour les professionnels dans cette démarche d'adaptation.

Définition des règles économiques et sociales et contrôle de leur respect

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

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

La directive 2006/22 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des contrôles routiers a été transposée en 2007. Elle a été modifiée en 2020 dans le cadre du paquet mobilité I adopté le 8 juillet 2020, les exigences en matière de contrôle de la législation sociale régissant le transport routier sont renforcées.

Le contrôle du respect de l'ensemble des règles dont relève le secteur des transports routiers est exercé par les différents corps de contrôle de l'État, dont, pour ce qui concerne le ministère chargé des transports, les contrôleurs des

transports terrestres des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement en Île-de-France (DRIEA IF) et les directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement des départements d'outre-mer (DEAL).

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

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

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

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

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

Pour 2021, 0,75 M€ en AE et en CP sont prévus pour couvrir les dépenses relevant de la gestion du registre des exploitants de VTC, du marché d'assistance aux exploitants (Webhelp) ainsi que de l'étude du système d'information et de gestion concernant le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) pour répondre aux besoins exprimés par la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui prévoit la constitution d'une base de données nationale sur le transport public particulier de personnes, recensant les informations relatives aux conducteurs, aux exploitants et aux véhicules du secteur ainsi que la dématérialisation des procédures administratives pour devenir professionnel du T3P. Ce secteur regroupe les taxis, les VTC, et les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR).

Les professionnels exploitants VTC suivis par le registre sont en nombre croissant : 52 000 à l'été 2020 (flux de création annuel de l'ordre de 12 000). Il est prévu d'y ajouter à court terme l'ensemble du secteur du transport public particulier (T3P) représentant 55 000 cartes professionnelles de conducteurs VTC, 80 000 cartes professionnelles de taxis, 60 000 autorisations de stationnement de taxis (ADS).

Contrôle du transport routier

0,55 M€ en AE et CP sont prévus pour permettre les équipements informatiques ainsi que les équipements de sécurité des contrôleurs des transports terrestres. Sont financées également les dépenses liées à la coopération européenne en matière de contrôle des transports routiers organisée sous l'égide d'Euro Contrôle Route.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT**Équipement du transport routier**

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

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

En 2021, les crédits seront notamment ciblés sur l'amélioration et le renforcement de l'équipement des agents de contrôle :

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

DEPENSES D'INTERVENTION**Soutien économique et social au transport routier**

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

- 1,55 M€ en AE et CP pour le fonctionnement du Comité national routier (CNR) qui va intégrer un nouveau champ d'études ciblant le transport routier de personnes (le champ du CNR est aujourd'hui axé sur le transport routier de marchandises). Celui-ci constitue un lieu d'échanges et de réflexions de la profession de transporteurs routiers. L'un des rôles essentiels du CNR est de produire des éléments analytiques et synthétiques sur les coûts, qui sont utilisés notamment dans les négociations tarifaires avec les chargeurs. Le CNR est également chargé de mettre en place un indice gazole de référence ;
- 0,4 M€ en AE et CP correspondant à des soutiens aux actions de mutation et d'évolution du secteur du transport routier, comme la réduction du CO2 ou le regroupement ainsi qu'aux formations économiques et sociales des acteurs sociaux.

FONDS DE CONCOURS

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

0,6 M€ d'AE et 0,9 M€ de CP sont prévus pour financer les travaux sur les aires de contrôle routier en 2021.

ACTION 0,0 %**51 – Sécurité ferroviaire**

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

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

Sécurité des services de transports ferroviaires

La sécurité des passagers et des biens dans les transports terrestres concerne les équipements et matériels de transports (véhicules, mais aussi systèmes de transmission et d'alerte), les infrastructures et les ouvrages (tunnels ferroviaires, passages à niveau...). Elle nécessite ainsi des réglementations et des prescriptions techniques particulières pour le transport des marchandises dangereuses, afin d'en limiter les effets sur la santé et l'intégrité des personnes, mais aussi d'éviter les dommages à l'environnement, comme la pollution.

En matière de sécurité des transports guidés (métro, tramways), des remontées mécaniques et ferroviaires, des réglementations spécifiques ont également été édictées. En particulier, l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau a été modifié le 19 avril 2017. Cette modification permet de mieux définir les délais de fermeture et le type d'équipement pour chaque passage à niveau.

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

FONDS DE CONCOURS

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

Mise en sécurité des passages à niveau et des tunnels

Une enveloppe de 45 M€ est prévue en AE et CP en 2021. En 2019, 153 passages à niveau (PN) faisant l'objet d'un projet d'investissement prioritaire (suppression ou aménagement) sont inscrits au programme de sécurisation (PSN).

Cet effort s'inscrit dans une politique de long terme de suppression et d'aménagements de passages à niveau qui a permis de réduire d'environ 65 % le nombre de passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national (437 en 1997 contre 153 en 2019).

De plus, le programme d'automatisation des PN (actuellement équipés de seules croix de Saint-André) se poursuit.

Les crédits prévus en 2021 permettront également de contribuer au programme de sécurisation des tunnels ferroviaires (tunnel du RER C à Meudon).

ACTION 1,6 %

52 – Transport aérien

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	63 402 463	63 402 463	0
Crédits de paiement	0	41 372 915	41 372 915	0

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	4 864 838	5 454 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	4 864 838	5 454 000
Dépenses d'investissement	1 550 000	11 478 290
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	1 550 000	11 478 290
Dépenses d'intervention	56 987 625	24 440 625
Transferts aux entreprises	56 987 625	24 440 625
Total	63 402 463	41 372 915

Soutenir le développement des infrastructures aéroportuaires

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

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

Infrastructures aéroportuaires

Le financement dédié aux infrastructures aéroportuaires est estimé en 2021 à 43,9 M€ en AE et 19,9 M€ en CP. 1 M€ est par ailleurs prévu pour le fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA) liées à l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Dépenses de fonctionnement (titre 3)

Elles sont destinées à l'entretien des deux aéroports exploités par les services de l'État dans le cadre de régies directes : Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna pour une dotation annuelle de 1,7 M€ d'AE/CP. Elles permettent également le financement de diverses prestations d'assistance et de conseil liées à la mise en œuvre des contrats de concession dont l'État est autorité concédante (3,8 M€ de CP).

Dépenses d'investissement (titre 5)

Il est prévu :

- une enveloppe de 2 M€ de CP pour les aéroports de Saint-Pierre-Pointe-Blanche et de Wallis-Hihifo afin de préserver les équipements en condition opérationnelle ;
- la poursuite des travaux de l'aérogare particulièrement vétuste de Saint-Pierre Pointe Blanche (2 M€ en CP) ;
- la réfection de la piste de l'aérodrome de Wallis-Hihifo (6 M€ de CP) ;
- les études pour la piste de Mayotte (1,4 M€ de CP).

Dépenses d'intervention (titre 6)

Il est notamment prévu :

- 2 M€ d'AE/CP pour le protocole de Matignon à la Réunion ;
- 2,6 M€ d'AE et 0,7 M€ de CP pour la subvention de l'aérodrome de Futuna.

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

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

Ce financement intervient dans le cadre de conventions pluriannuelles (de 3 à 4 ans en métropole et de 5 ans pour Saint-Pierre-et-Miquelon) de délégation de service public (DSP) qui ont pour objectif de compenser le déficit d'exploitation des liaisons concernées en contrepartie du respect d'un niveau de service fixé par des obligations de service public (OSP) ou, en Guyane, dans le cadre d'un régime d'aides sociales mis en place par la région au profit de ses communes isolées.

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

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

En 2020, avec la crise du covid, des dessertes ponctuelles ont été ouvertes en outre-mer afin de réaliser des rapatriements en urgence : Tahiti-Paris, Nouméa-Wallis, Pointe-à-Pitre/ St Martin/St Barthélemy, La Réunion-Mayotte. Ces dessertes ont été financées par transfert de crédits du ministère de l'outre-mer.

Le soutien aux lignes d'aménagement du territoire est estimé en 2021 à 18,8 M€ en AE et 20,8 M€ en CP.

En AE, il est notamment prévu le renouvellement de Brive-Paris (6 M€), le soutien de l'accessibilité aérienne internationale de Strasbourg dans le cadre du contrat triennal « Strasbourg Capitale européenne » (12,8 M€). Les CP prévus permettront de payer les contrats en cours et les nouveaux prévus pour 2021.

ACTION 0,0 %

53 – Dotation exceptionnelle à l'AFITF

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

Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Intitulé de l'opérateur	LFI 2020				PLF 2021						
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			
			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés			dont apprentis	sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés
SGP - Société du Grand Paris			585				875				
Total			4 863	30			5 054	30			

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

PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

	ETPT
Emplois sous plafond 2020	4 863
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2020	165
Impact du schéma d'emplois 2021	26
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	-45
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2021	5 054
Rappel du schéma d'emplois 2021 en ETP	151

Le schéma d'emploi des opérateurs du programme 203 s'élève en 2021 à +151 ETP, dont +250 ETP pour la SGP et -99 ETP pour VNF.

OPÉRATEURS

Avertissement

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2021. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2020 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2020 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2020 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, sans commentaires, dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

EPSF - ETABLISSEMENT PUBLIC DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Missions

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

Gouvernance et pilotage stratégique

Basé à Amiens, cet établissement public administratif sous tutelle du Ministre chargé des transports dispose de la personnalité morale et est financé jusqu'en 2020 essentiellement par le droit de sécurité, une taxe de 0,5 % sur les péages ferroviaires. Ses autres ressources correspondent à des redevances (notamment des redevances perçues à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations qui lui sont soumises par les entreprises ferroviaires, ainsi que des redevances d'immatriculations des véhicules et des licences de conducteurs).

Perspectives 2021

A partir du 1er janvier 2021, le droit de sécurité sera supprimé et remplacé par une subvention pour charges de service public (SCSP, 13,2 M€ en 2021), destinée à couvrir les besoins en fonctionnement de l'établissement.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	0	0	13 200	13 200
Subvention pour charges de service public	0	0	13 200	13 200
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
Total	0	0	13 200	13 200

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2020 (1)	PLF 2021
Emplois rémunérés par l'opérateur :	106	106
– sous plafond	106	106
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant

AFITF - AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE

Missions

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

A l'origine de la création de l'AFITF, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 avait planifié les infrastructures de transport majeures à réaliser d'ici 2025, dont les trois-quarts non routières et l'AFITF devait apporter la part de l'État dans le financement de ces grands projets d'infrastructures.

A partir de 2006, notamment à la suite de l'extension de son domaine d'intervention au financement des contrats de projets Etat-régions, l'AFITF est devenue l'acteur privilégié du financement de l'ensemble des investissements dans les infrastructures de transport (hors domaine aérien).

Plus récemment, la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a précisé, dans son article 2, les volumes de dépense de l'AFITF pour les périodes 2019-2023 et 2023-2027, au service des cinq programmes d'investissement prioritaires pour l'Etat :

- 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.

Ainsi, le champ d'intervention de l'AFITF ne se limite pas aux grands projets d'infrastructures d'intérêt national, mais inclut aussi les dépenses de modernisation, de gros entretien et de régénération des réseaux et, pour les transports collectifs de personnes et les mobilités actives, des projets portés par des collectivités territoriales.

Pour 2021, les perspectives s'inscrivent dans la poursuite de la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités mais également de la mise en œuvre du plan de relance 2020-2022.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	0	0	0	0
Subvention pour charges de service public	0	0	0	0
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

La situation tout à fait particulière de l'année 2020 avec les impacts de la crise sanitaire sur les ressources de l'Agence a conduit au versement d'une subvention exceptionnelle de 250 M€ dans le cadre de la LFR n°3.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2020 (1)	PLF 2021
Emplois rémunérés par l'opérateur :		
– sous plafond		
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant

Missions

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

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

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

L'activité de l'année 2020 est dominée, en volume, par la poursuite des travaux de génie civil et souterrain de la ligne 15 Sud qui atteint son rythme de croisière dans l'exécution de ses marches, la montée en puissance des travaux de la ligne 16 et le démarrage des travaux de la ligne 18.

Gouvernance et pilotage stratégique

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

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

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

Perspectives 2021

Le rythme des travaux sera soutenu, avec notamment une croissance de dépenses sur la ligne 16.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	0	0	0	0
Subvention pour charges de service public	0	0	0	0
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	0	0	0	0

La SGP est financée par endettement et par fiscalité affectée mise en place par le législateur afin d'assurer *in fine* le remboursement de sa dette. En 2020, la SGP est ainsi affectataire :

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

Elle ne reçoit donc aucun financement via un programme budgétaire.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2020 (1)	PLF 2021
Emplois rémunérés par l'opérateur :	585	875
– sous plafond	585	875
– hors plafond		
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant

Compte tenu de la poursuite du très fort développement des chantiers du Grand Paris Express (GPE), le plafond d'emplois de la Société du Grand Paris fait l'objet d'un relèvement important à l'occasion du PLF 2021. Les effectifs supplémentaires de +250 ETP viendront renforcer les capacités de pilotage du projet par la SGP.

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

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

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

Gouvernance et pilotage stratégique

Créé par la loi du 24 janvier 2012, VNF est un établissement public administratif né de la fusion des services de navigation de l'État et de l'établissement public industriel et commercial Voies navigables de France. Il est le gestionnaire unique de la plus grande partie du réseau fluvial navigable français dont il assure les missions précitées. Il dispose d'un siège à Béthune composé de 6 directions fonctionnelles et de 7 directions territoriales à Lille, Strasbourg, Paris, Nancy, Lyon, Dijon et Toulouse et emploie plus de 4 000 personnes. Un conseil d'administration de 26 membres qui comprend des représentants de l'État, des personnalités qualifiées et des représentants du personnel définit la politique de VNF mise en œuvre par son directeur général.

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) dispose en son article 148 que Voies navigables de France conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans, comprenant une trajectoire financière. Ce contrat permettra ainsi de doter l'établissement d'une vision pluriannuelle pour la programmation de ses opérations d'investissements.

Perspectives 2021

Le contrat prévu par la LOM est en cours de finalisation et est prévu d'être signé pour la fin 2020 ; 2021 sera ainsi sa première année de mise en œuvre.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	(en ETPT)	
	LFI 2020	PLF 2021
	(1)	
Emplois rémunérés par l'opérateur :	4 202	4 103
– sous plafond	4 172	4 073
– hors plafond	30	30
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant

Pour le PLF 2021, le schéma d'emplois sous plafond s'établit à 99 ETP et le plafond d'emplois à 4 073 ETPT.