

**PLF 2018 - EXTRAIT DU BLEU BUDGÉTAIRE DE LA MISSION :  
ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES**

---

Version du 03/10/2017 à 09:07:15

PROGRAMME 203 :  
INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS

---

MINISTRE CONCERNÉ : NICOLAS HULOT, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

## TABLE DES MATIÈRES

---

### Programme 203 : Infrastructures et services de transports

Présentation stratégique du projet annuel de performances	3
Objectifs et indicateurs de performance	10
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	27
Justification au premier euro	32
Opérateurs	71

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

### François POUPARD

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 nos concitoyens et de développement de notre économie, participe largement à la transition écologique, énergétique et solidaire de la France. Dans un cadre résolument intermodal et innovant, elle contribue à répondre aux enjeux de préservation de l'environnement et de la qualité de vie des Français, et d'amélioration de la compétitivité de l'économie française, pour laquelle les réseaux de transport constituent un atout important.

Conformément aux priorités définies par le Gouvernement, les investissements dans le domaine des infrastructures de transports privilégieront, en 2018, les transports de la vie quotidienne et le maintien de la qualité et de l'efficacité des réseaux de transport existants et leur optimisation. Dans ce cadre, si l'effort sur les projets des contrats État-région relevant des transports du quotidien sera poursuivi, voire accentué, une pause sera réalisée dans l'engagement de grands projets d'infrastructures. Complémentairement, dans l'objectif d'arriver à la neutralité carbone d'ici 2050, des nouveaux modes de mobilité associant les nouvelles technologies sont à développer. Des Assises de la mobilité qui ont été lancés le 19 septembre 2017 permettront de préparer une loi d'orientation sur la mobilité prévue au premier semestre 2018 qui fixera pour les années à venir les priorités d'actions.

Le programme 203 « *Infrastructures et services de transport* » est au cœur de la mise en œuvre de ces priorités d'action et de ces objectifs sur la mobilité à la fois à travers les infrastructures et les services de transport routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires, maritimes et aéroportuaires, mais aussi par la sécurité, la sûreté et la régulation des secteurs économiques concernés, à l'exception de la sécurité du transport maritime qui relève du programme 205 « *Sécurité et affaires maritimes* », et du secteur aérien qui fait l'objet du budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* ».

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

Dans le cadre des priorités et des orientations fixées, l'action du programme 203 « *Infrastructures et services de transport* » repose principalement sur les axes suivants :

- maintenir et améliorer l'état des réseaux de transport afin de garantir leur meilleure efficacité ;
- optimiser les systèmes de transport et les réseaux existants afin de limiter, autant que possible, la création de nouvelles infrastructures ;
- développer des nouveaux modes de mobilité en s'appuyant sur les nouvelles technologies ;
- garantir le respect des règles économiques et sociales.

Par ailleurs, le rééquilibrage intermodal et l'optimisation dans le domaine d'excellence de chacun des modes visent à limiter les nuisances environnementales dont la pollution et à améliorer les 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) ;
- 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 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).

Ces effectifs, qui représentaient 10 359 ETPT en 2017, 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, systématiquement, responsables de la maintenance et de la performance des réseaux et ouvrages existants ;
- les organismes délégataires de prérogatives régaliennes : l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), opérateur de l'État, et l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), autorité publique indépendante ;
- les entreprises publiques de transport : SNCF Mobilités et la RATP ;
- l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;
- la Société du Grand Paris (SGP), en charge de la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, qui a été rattachée au programme 203 à compter de 2015.

L'action des associations et fédérations du domaine des transports concourt également à la mise en œuvre des objectifs du programme.

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.

### **Améliorer et maintenir l'état des réseaux de transport**

La qualité de l'usage des réseaux de transport nécessite des actions de maintenance et d'entretien des réseaux et des infrastructures 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 de régénération, de modernisation et d'aménagement inscrits dans leurs budgets respectifs et soutenus par l'AFITF et le programme 203.

Dans le domaine ferroviaire, le Gouvernement a confirmé que l'amélioration des services et des réseaux existants devait désormais constituer la première priorité. Dans ce cadre, le contrat pluriannuel de performance du 20 avril 2017 entre l'État et SNCF Réseau a fixé des objectifs ambitieux en termes d'efforts de renouvellement du réseau, qui s'amplifient jusqu' à atteindre 3 milliards d'euros en 2020, tout en s'inscrivant dans une démarche globale d'amélioration de la productivité qui devra atteindre 1,2 milliard annuel en 2026 et de stabilisation de la dette du gestionnaire d'infrastructure à l'horizon de la fin du contrat.

En 2018, l'effort d'amélioration de la qualité du transport sur les trains du quotidien se traduira également par la poursuite du renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) engagé fin 2013.

Dans ce cadre, 34 premières rames neuves Coradia Liner bimodes sont en cours de déploiement. Les commandes sont également en cours pour 30 autres rames Alstom ainsi que pour des rames Bombardier destinées aux lignes normandes.

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

Elle se concrétise non seulement à travers les dotations à SNCF Réseau pour la maintenance des infrastructures, la taxe affectée à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) pour l'exercice de ses missions et les crédits de l'AFITF consacrés à la sécurisation des passages à niveau et des tunnels ferroviaires, mais aussi à travers de nombreuses autres actions de mobilisation, de formation et de management qui permettent de donner leur pleine efficacité à l'ensemble de ces investissements de sécurité.

Concernant le réseau routier national non concédé, la priorité à l'entretien et à la régénération du réseau existant est clairement affirmée par le Gouvernement. Elle se traduit par un effort supplémentaire notable sur les crédits d'entretien et de régénération en 2018. L'usage de ces crédits est optimisé pour préserver au mieux l'état du patrimoine. Afin d'informer les décideurs et les citoyens en toute transparence, les données correspondantes à la connaissance de cet état sont désormais accessibles sur le site du ministère.

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

Enfin, la troisième priorité est l'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. En complément des systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du trafic, le projet SCOOP@F explore l'échange d'information entre véhicules et infrastructure.

### Optimiser les systèmes de transport et les réseaux existants

Cet objectif se traduit par :

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

L'AFITF joue un rôle déterminant dans cette politique de rééquilibrage, en organisant, au travers de sa mission de financement des projets d'infrastructures, le redéploiement de ressources routières vers le financement de projets de tous modes.

En 2018, les ressources de l'agence bénéficieront d'une augmentation de l'affectation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

S'agissant du secteur ferroviaire, l'année 2017 a vu se clore la dernière étape de la réforme ferroviaire avec la signature et la mise en place de la première génération de contrats de performance du groupe public ferroviaire, pour la période 2017-2026. Le système ferroviaire français dispose ainsi d'une vision stratégique à long terme qui permettra de donner une visibilité pluriannuelle au groupe public ferroviaire, et plus largement à l'ensemble des acteurs du secteur. Le contrat cadre stratégique entre l'État et le groupe public ferroviaire SNCF et les deux contrats pluriannuels de performance signés entre l'État et SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 20 avril 2017 définissent les objectifs stratégiques assignés à chacun des trois établissements publics et les trajectoires financières correspondantes, sur une décennie. Afin de les adapter aux évolutions du secteur, chaque contrat comporte une clause de rendez-vous tous les trois ans.

Au niveau européen, le quatrième paquet ferroviaire, dont les négociations ont commencé en janvier 2013, a été adopté en 2016 (mi-2016 pour le pilier technique et fin 2016 pour le pilier politique). L'année 2018 verra la concrétisation des travaux de transposition en droit national engagés depuis 2017 :

- pour le pilier technique, en ce qui concerne les dispositions relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ;
- pour le pilier politique, à travers la préparation de l'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires de voyageurs.

Concernant les grands projets d'infrastructures ferroviaires, la seconde phase de la LGV Est est en service depuis le 3 juillet 2016 et les deux lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux et ligne Bretagne – Pays-de-la-Loire entre Le Mans et Rennes ont désormais été mises en exploitation commerciale le 2 juillet 2017. La mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier est par ailleurs prévue le 11 décembre 2017.

S'agissant du réseau routier national, complémentairement aux opérations financées au sein des volets routiers des contrats État-région sur le réseau non 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 ont été mises en service en 2017 et se poursuivront en 2018 : notamment le déplacement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier ainsi que de la section A89/A6 permettant d'assurer une continuité autoroutière à l'ouest de Lyon, la réalisation de la section Briscous - Mousserolles de l'A64 dans les Pyrénées Atlantiques, la poursuite des travaux de la liaison entre la Francilienne et l'autoroute A16, au nord de Paris ainsi que l'engagement de ceux de la nouvelle A406 au sud de Mâcon.

Parallèlement au développement et à l'aménagement de capacité des sections autoroutières, la réalisation d'opérations d'investissements en faveur de l'environnement a pris un nouvel essor sur le réseau des sociétés concessionnaires historiques. Aux opérations prévues par les contrats de plan se sont ajoutées celles inscrites au plan de relance autoroutier arrêté en 2015 : par exemple, les programmes de réalisation d'écoponts et de passages pour la petite faune, mise en place de bornes de recharge électrique, parkings de covoiturage, amélioration de la qualité des aires de repos.

Enfin, il convient de signaler la poursuite des procédures en vue de la contractualisation du plan d'investissement autoroutier annoncé fin juillet 2016 par le Président de la République. Ce plan, financé à parité par les collectivités territoriales et les sociétés concessionnaires, a pour objectif de répondre à des attentes fortes des collectivités territoriales et à créer de l'activité en investissant dans l'amélioration de la qualité des infrastructures. Estimé autour de 800 millions d'euros, il comprend des opérations d'initiative locale, principalement de nouveaux échangeurs ou diffuseurs, visant à améliorer le développement économique et la desserte des territoires ainsi que des opérations d'amélioration de l'environnement notamment pour répondre aux exigences réglementaires (protection contre le bruit, assainissement-traitement des eaux, protection de la biodiversité).

**Dans le domaine fluvial**, les actions de régénération et de modernisation menées par VNF se poursuivront dans le cadre du plan stratégique adopté fin 2015 et 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.

Par ailleurs, l'État continuera en 2018 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.

**Dans le domaine portuaire**, les opérations réalisées s'inscrivent dans le cadre des orientations de la stratégie nationale portuaire et aux opérations relevant des projets stratégiques des grands ports maritimes.

Outre-mer, une partie des travaux de modernisation des infrastructures portuaires permettant aux ports de Guadeloupe et de Martinique, de profiter de l'ouverture du 3ème jeu d'écluse du canal de Panama, s'est achevée. L'un des principaux enjeux pour 2018, concernant les outre-mer, consiste à accompagner la croissance du secteur de la croisière et de conforter la hausse du trafic de transbordement de conteneurs, ce qui nécessite la poursuite des travaux de modernisation, en vue de leur l'achèvement à horizon 2020.

Plus globalement, les priorités des Grands ports maritimes en matière d'investissement restent les infrastructures multimodales, l'amélioration et l'optimisation des infrastructures portuaires, la préparation à l'installation d'activités logistiques et industrielles et l'amélioration des dessertes ferroviaires et fluviales de l'hinterland.

**Dans le domaine de l'intermodalité et du fret ferroviaire**, la démarche mise en place en 2013 visant à impulser une dynamique de développement et une meilleure adéquation des offres de services aux besoins des chargeurs, affinée notamment lors des conférences ministérielles périodiques réunissant l'ensemble des acteurs du secteur, a été traduite dans les contrats de performance du groupe public ferroviaire qui fixent notamment pour objectif la revitalisation du fret ferroviaire. Il s'agira en particulier, sur la partie infrastructure, d'améliorer significativement la qualité de service, poursuivre les actions de revitalisation des capillaires fret et la politique d'innovation permettant d'optimiser les coûts, mais également de donner la visibilité pluriannuelle nécessaire aux entreprises ferroviaires en ce qui concerne l'évolution des péages.

Parallèlement au développement des modes non routiers, la mise en œuvre de solutions de report modal alternatif au transport routier de longue distance, s'appuyant sur des solutions de transport combiné, d'autoroutes ferroviaires et d'autoroutes de la mer, sera poursuivie. En particulier, l'action de l'État pour soutenir les services réguliers de transport combiné doit être poursuivie. Par ailleurs, la mise en place de services d'autoroute ferroviaire sur l'axe Atlantique en partenariat avec l'Espagne, la pérennisation de l'autoroute ferroviaire Alpine et la mise en place d'autres liaisons en « libre accès » au réseau en partenariat avec l'Italie constituent des objectifs importants.

**Concernant les transports urbains**, le développement des transports collectifs en site propre (TCSP) demeure, comme les années précédentes, un des axes majeurs de la politique de mobilité durable mise en œuvre par l'État en partenariat avec les collectivités territoriales. Les deux premiers appels à projets ont représenté un engagement de l'État de 1,3 milliards d'euros, et ont permis la construction ou la mise en chantier de plus de 1 000 km de lignes. Fin 2014 ont été annoncés les résultats d'un 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) pour un montant total d'aides de l'État de 450 M€, sous forme de subventions directes de l'AFITF aux maîtres d'ouvrage. À la mi-2017, un tiers des conventions de financements de cet appel à projets ont déjà été adoptées par l'AFITF portant sur 124 M€ de subventions.

En Île-de-France, les enjeux concernent le désengorgement et l'amélioration du réseau de transports urbains existant. Les opérations à réaliser qui s'inscrivent dans le cadre du Nouveau Grand Paris sont financées dans le cadre du contrat de plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et modifié par avenant en date du 16 février 2017, dont elles constituent l'essentiel du volet mobilité. En 2018, le programme de travaux engagés sera poursuivi. Par ailleurs, afin de renforcer le suivi des projets de transports du Grand Paris, la Société du Grand Paris (SGP) a été rattachée, à compter de 2015, au programme 203 et la DGITM s'est vu confier la tutelle technique de cet opérateur.

Enfin, concernant les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (VTC), la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 et son volet réglementaire ont, notamment transféré la gestion du registre des exploitants de VTC du GIE Atout France, sous tutelle du ministère chargé du tourisme au ministère chargé des transports et fortement renforcé les contraintes d'accès à cette profession pour les exploitants de VTC.

Depuis mars 2016 le dossier des taxis a été transféré du ministère de l'intérieur (DSR) à la DGITM. Une équipe projet a été mise en place pour couvrir l'ensemble du transport public particulier de personnes (taxi, VTC et moto-taxi).

L'enjeu de la période 2015/2017 est de constituer un registre fiable intégrant les évolutions réglementaires qui nécessite une refonte radicale à la fois des outils informatique et des organisations pour l'ensemble du T3P.

Ce pan du transport public particulier est en plein essor dans un marché de la mobilité urbaine évolutif et dynamisé en particulier par le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication, laissant augurer des transformations structurelles à venir du secteur (autopartage, covoiturage, véhicule sans conducteur).

### **Développer des nouveaux modes de mobilité associant les nouvelles technologies**

Le développement du véhicule automatisé, s'appuyant sur les nouvelles technologies, constitue un enjeu majeur pour la mobilité des années à venir, la sécurité routière et l'industrie. La France est engagée dans son développement selon les principes suivants :

- Progressivité de l'approche, fondée sur l'expérience (« *learning by doing* ») ;
- Prééminence des enjeux de sécurité routière et de cybersécurité ;
- Importance de l'expérimentation pour évaluer les impacts et les risques ;
- Coopération étroite entre autorités publiques et industriels pour élaborer un cadre réglementaire étayé par l'analyse des impacts et des risques ;
- Vigilance sur les impacts sur la mobilité, l'environnement et l'acceptabilité ;
- Ouverture sur tous les cas d'usage.

Le développement de nouveaux services numériques, facilitant et encourageant les mises en relation et les modalités de recours aux différents moyens de transports, continuera d'être au cœur des réflexions sur les nouvelles mobilités.

En améliorant l'accès à l'ensemble des offres, ces services peuvent être le support d'une amélioration majeure de l'acte de mobilité au quotidien.

Enfin, le développement des transports propres constitue l'un des axes de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Dans ce cadre, l'État et ses établissements publics sont directement concernés par l'obligation de renouvellement progressif des flottes publiques par des véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques. La loi définit des documents stratégiques qui précisent l'implication des différents secteurs, notamment les transports, pour l'atteinte des objectifs fixés : la stratégie pour le développement de la mobilité propre (SDMP publiée le 27 octobre 2016), la stratégie nationale bas-carbone (SNBC publiée le 19 novembre 2015) et le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA, publié le 9 mai 2017). La publication du Cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes (CANCA le 7 février 2017) en réponse à la directive 2014/94 participe à l'atteinte de ces objectifs.

### Garantir le respect des règles économiques et sociales

La libéralisation des transports, achevée pour les secteurs routier, fluvial, maritime (à l'exception du cabotage national, limité aux pavillons communautaires) ainsi que pour le fret ferroviaire et le transport ferroviaire international de passagers, et en cours de préparation pour le transport ferroviaire domestique de voyageurs, nécessite une régulation importante au regard des enjeux économiques, sociaux et environnementaux assurée par l'État à travers la réglementation et le contrôle de son application. Cette action qui s'inscrit dans le temps restera une priorité d'action pour l'année 2018. En effet, l'activité du transport met en jeu autant les conditions de travail, de sécurité et d'emploi des salariés que la sécurité des usagers. En liaison avec les professionnels, il s'agit donc d'assurer une concurrence loyale et un dialogue social constructif, gages d'un fonctionnement efficace, et de contribuer à la compétitivité de la France aux niveaux européen et international.

À cette fin, il convient de soutenir auprès des instances européennes des lignes directrices telles que la clarification et une meilleure application des règles des conditions de travail pour garantir des standards sociaux élevés et d'agir auprès de la Commission pour que des mesures soient prises pour lutter contre les pratiques illégales, pour contrer la concurrence déloyale et le dumping social. Cette position constante, qui s'est traduite début 2017 par la constitution de l'Alliance du routier, à l'initiative de la France et de l'Allemagne et qui réunit 9 États, est désormais portée dans le cadre du processus législatif dit « paquet mobilité », initié par la Commission européenne le 31 mai 2017. Le nouveau paquet mobilité a vocation à réviser certaines dispositions issues du paquet routier de 2009. Un enjeu important du nouveau cadre européen repose sur la capacité des États à assurer des contrôles efficaces et harmonisés du transport routier et de la chaîne logistique. La France assure en 2017-2018 la présidence d'Euro-Contrôle-Route, instance intergouvernementale de coopération européenne dont l'objet est de promouvoir une convergence des pratiques de contrôle, notamment dans la lutte contre des fraudes de plus en plus sophistiquées qui se jouent des frontières nationales. Au niveau national, le cadre de contrôle nécessite un engagement interministériel fort au sein duquel les contrôleurs des transports terrestres jouent un rôle central.

Parallèlement, une démarche d'évaluation de politique publique a été lancée sur le champ du contrôle des transports routiers, afin d'asseoir leur efficacité dans un cadre interministériel renforcé.

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

<b>OBJECTIF 1</b>	<b>Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports</b>
INDICATEUR 1.1	Ecart entre les réalisations et les prévisions de coûts pour les opérations mises en service
INDICATEUR 1.2	Intérêt socio-économique des opérations
<b>OBJECTIF 2</b>	<b>Améliorer la qualité des infrastructures de transports</b>
INDICATEUR 2.1	Coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré
INDICATEUR 2.2	État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial



**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

## OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

### ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

La liste des indicateurs et des sous indicateurs est stabilisée mais quelques ajustements interviennent au titre de 2018 :

- la présentation de la liste des opérations de l'indicateur 1.1.1 « Evolution des coûts de construction des opérations routières, ferroviaires, fluviales et portuaires par rapport aux prévisions » permet désormais de différencier chaque mode ;
- la liste des ports étrangers de référence intègre désormais le port de Sines (Portugal) dont l'activité croissante le rend désormais légitime pour intégrer l'indicateur 3.2 « Part de marché des grands ports maritimes ».

### OBJECTIF N° 1

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

Les investissements en matière d'infrastructures de transports doivent être retenus au vu de leur intérêt socio-économique et réalisés de manière optimale et efficace en maîtrisant la dépense. Deux indicateurs sont utilisés pour mesurer l'atteinte de cet objectif :

#### 1.1 Écart entre les réalisations et les prévisions des coûts pour les opérations mises en service

1.1.1. Évolution des coûts de construction des opérations d'investissement des différents modes de transport (route non concédée, fer, voie d'eau, mer) par rapport aux prévisions : ce sous-indicateur permet d'établir, pour les opérations d'investissement d'un coût supérieur à 20 M€ et mises en service au cours de l'année, une comparaison entre le coût prévisionnel, établi au stade de l'avant-projet détaillé ou au stade de l'enquête publique, et le coût réel constaté des opérations mises en service. Il mesure ainsi la maîtrise du coût des opérations.

#### 1.2 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.

1.2.1. 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).

1.2.2. 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

Ecart entre les réalisations et les prévisions de coûts pour les opérations mises en service

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Evolution des coûts de construction des opérations routières, ferroviaires, fluviales et portuaires par rapport aux prévisions	%	-9,9	-1,1	5,5	1,7	2,5	<0,0

#### Précisions méthodologiques

Champ : 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€.

La valeur de l'indicateur correspond à la moyenne des écarts pondérés par le montant des investissements.

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.

Source des données : système d'informations financières de la DGITM, maîtres d'ouvrage des opérations (SNCF-réseau, VNF, grands ports maritimes...)

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les valeurs de cet indicateur, qui dépend du panel d'opérations mises en service dans l'année, connaissent une variabilité importante due à la sensibilité de l'indicateur aux éventuels retards de réalisation, au décalage des mises en service et à la disparité significative entre le coût des opérations.

Depuis le RAP 2014, le coût est présenté en M€ valeur février 2014, pour éviter les ajustements de valeur à chaque publication.

La cible fixée à l'horizon 2020 est maintenue à zéro (<0,0). Elle met en évidence la bonne maîtrise des coûts ainsi que la qualité de l'estimation de l'avant-projet.

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	Écart
Réalisation RAP 2015	SNCF Réseau – Modernisation Nantes-St Gilles / Nantes – Pornic	93,9	100,8	7,3%
	SNCF Réseau – Désaturation gare de Rennes – 1ère phase	24,4	20,8	-14,8%
	SNCF Réseau – Gare Rosa Parks (RER E)	133,6	123,5	-7,5%
	SNCF Réseau – La Pauline-Hyère	35,1	39,3	11,9%
	SNCF Réseau – Sorgues-Carpentras	78,1	70	-10,4%
	SNCF Réseau – Modernisation Cambo-Saint Jean Pied de Port	45,9	47,7	3,9%
	SNCF Réseau – St Gervais-Vallorcine	85,8	91,2	6,3%
	SNCF réseau – bifurcation de Vendenheim	96,9	85,1	-12,2%
	SNCF réseau - contournement ferroviaire de Lille	54,7	51,8	-5,3%
	<i>Sous-total opérations ferroviaires</i>	<i>648,4</i>	<i>630,2</i>	<i>-2,8%</i>
	Port – Plateforme multimodale du Havre	149,5	136,5	-8,7%
	<i>Sous-total opérations portuaires</i>	<i>149,5</i>	<i>136,5</i>	<i>-8,7%</i>
	12 – RN 88 – St Jean – La Mothe	120,1	97,3	-19,0%
	33 – Rocade de Bordeaux – Section échangeur 12 à 15	114,8	59	-48,6 %
	81 – RN 88 – Rocade d'Albi	60,9	62,5	2,7%
	<i>Sous-total opérations routières</i>	<i>295,8</i>	<i>218,8</i>	<i>-26,0%</i>
<b>Total 2015</b>	<b>1 093,8</b>	<b>985,5</b>	<b>-9,9%</b>	

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Réalisation RAP 2016	SNCF Réseau – LGV Est Européenne deuxième phase y compris Raccordement Vendenheim	2231,8	2171,9	-2,7%
	SNCF Réseau – Réouverture ligne Chartres / Voves	68,3	55,8	-18,3%
	SNCF Réseau – Triangle des échoppes - Pessac	25,2	24	-4,8%
	SNCF Réseau – Aménagement liaison Villebois - Gare de Rennes	21,4	21,1	-1,4%
	<i>Sous-total opérations ferroviaires</i>	<i>2346,7</i>	<i>2272,8</i>	<i>-3,1%</i>
	03 – RN 7 – Déviation de Varennes sur Allier	46,5	51,2	10,1%
	09 – RN 20 – Déviation d’Ax-les-Thermes	58,2	81	39,2%
	53 – RN162 – Déviation de Moulay-Mayenne – section sud	32,6	36,8	12,9%
	58 – RN 7 – Section Moiry-Saint Pierre	19,4	32,2	66,0%
	59 – Echangeur A2/A23 (deuxième phase)	28,8	33,2	15,3%
	69 – Echangeur n°7 Stade de Lyon	30,1	26,2	-13,0%
<i>Sous-total opérations routières</i>	<i>215,6</i>	<i>260,6</i>	<i>20,9%</i>	
<b>Total 2016</b>	<b>2562,3</b>	<b>2533,4</b>	<b>-1,1%</b>	
2017 (prévisionnel actualisé)	SNCF Réseau - LGV Sud Europe Atlantique (SEA) (section sous maîtrise d’ouvrage directe SNCF Réseau)	1166,9	1166,9	0,0%
	SNCF Réseau - LGV Bretagne-Pays de la Loire (BPL) (section sous maîtrise d’ouvrage directe SNCF Réseau)	618,9	618,9	0,0%
	SNCF Réseau - LGV Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) (section sous maîtrise d’ouvrage directe SNCF Réseau)	574,8	574,8	0,0%
	SNCF Réseau – Tangentiel Légère Nord - phase 1 d’Epinay au Bourget	579,5	601,9	3,9%
	SNCF Réseau - Modernisation entre Cannes et Grasse	35,1	41,2	17,5%
	SNCF Réseau – Mise en accessibilité de la gare de Nice	25,2	27,6	9,5%
	SNCF Réseau – Phase 1 du pôle d’échange multimodal de Rennes	22,9	24,5	7,0%
	<i>Sous-total opérations ferroviaires</i>	<i>3023,26</i>	<i>3055,8</i>	<i>1,1%</i>
	13 – RN 569 – Déviation de Miramas	63,5	51,3	-19,2%
	35 – RN164 – Déviation de Saint Méen	48	39,3	-18,1%
	51 – A4/A34 — Echangeur de Cormontreuil	63,9	93,3	46,0%
	70 – RN 19 – Amblans/Lure	41,6	39,1	-6,0%
	71 – RCEA – Section Cortelin – Droux	57,8	59,8	3,5%
	73 – RN90 – Déviation de Montgalgan	50,9	63,4	24,6%
	<i>Sous-total opérations routières</i>	<i>325,7</i>	<i>346,2</i>	<i>6,3%</i>
	Barrage de Vives-Eaux	35	40,9	16,9%
	<i>Sous-total opérations fluviales</i>	<i>35</i>	<i>40,9</i>	<i>16,9%</i>
<b>Total 2017</b>	<b>3383,96</b>	<b>3442,9</b>	<b>1,7%</b>	
2018 (prévisionnel)	SNCF Réseau - réouverture au trafic voyageur Belfort Delle	108,9	108,9	0,0%
	SNCF Réseau – Installations Permanentes de Contre Sens entre la Souterraine et le Palais	39,9	39,9	0,0%

<i>Sous-total opérations ferroviaires</i>	148,8	148,8	0,0%
Grand projet de port du GPM de Guadeloupe	90,8	81,4	-10,4%
Extension du quai de Flandres au GPM de Dunkerque	64	61,4	-4,1%
<i>Sous-total opérations portuaires</i>	154,8	142,8	-7,8%
02 – RN2 – Déviation de Vaumoise	32	29	-9,4%
08 – A304 – Y Ardennais	435,2	483	11,0%
42 – RN82 – Neulise Balbigny	59,4	59,6	0,3%
43 – RN88 – Déviation du Puy-en-Velay	186,3	192,1	3,1%
51 – RN4 – Déviation de Chépy	55	32,1	-41,6%
60 – RN2 – Déviation de Gondreville	25,1	30,1	19,9%
<i>Sous-total opérations routières</i>	793	825,9	4,1%
Barrage du Liégeot	16,2	23,18	43,1%
<i>Sous-total opérations fluviales</i>	16,2	23,18	43,1%
<b>Total 2018</b>	<b>1112,8</b>	<b>1140,68</b>	<b>2,5%</b>

La prévision actualisée 2017 comprend :

- une opération fluviale relative à la modernisation du barrage de Vives-Eaux ;
- sept opérations ferroviaires ;
- aucune opération portuaire atteignant le seuil de 20 M €. L'opération portuaire relative au Grand projet de port du GPM de Guadeloupe, préalablement prévue pour 2016 puis 2017, devrait finalement entrer en service vers le milieu de l'année 2018 ;
- six opérations routières dont quatre opérations prévues dans le PAP 2017 et deux nouvelles opérations réintégré au calcul (Déviation de Saint-Méen et Déviation de Montgalgan).

Une opération routière (échangeur de Cormontreuil) est notablement en hausse. Celle-ci est due à l'évolution du contenu de l'opération depuis le projet initial (reconfiguration géométrique du nœud autoroutier et du diffuseur) même si les fonctionnalités restent dans une large mesure inchangées et à un étalement de l'opération sur une longue période de travaux.

Pour les opérations ferroviaires il est à noter que, par rapport à la prévision initiale :

- l'évolution à la hausse de l'opération Cannes-Grasse a été ajustée de 47,2 M€ à 41,24 M€. Suite à la modification de la consistance du programme, l'évaluation paraissait particulièrement pessimiste lors du PAP 2017.
- les parties sous maîtrise d'ouvrage directe de SNCF Réseau des LGV réalisées en PPP ont été ré-intégrées à la prévision. Aucune dérive n'étant envisagée à ce stade, leur coût final est pour l'instant considéré comme équivalent à l'estimation initiale. Il en est de même pour les opérations prévues en 2018 ;
- la mise en service de la ligne Belfort Delle a été reportée de décembre 2017 au second semestre 2018.

A noter : la partie réalisée par voie de concession ou de PPP des opérations LGV (SEA, CNM et BPL) ne sont pas mentionnées dans ce tableau. En effet, ce n'est pas SNCF Réseau mais le concessionnaire qui est maître d'ouvrage.

En 2018, les évolutions de coûts les plus importantes portent sur les opérations suivantes :

- pour les opérations routières : s'agissant de la déviation de Gondreville, le coût d'un passage faune n'avait pas été intégré dans la décision ministérielle fixant le coût de référence de cette opération (25,1 M€ valeur 02/2014) ; en réintégrant ce coût (4,5 M€ valeur 02/2014), l'écart de + 19,9% serait réduit à + 1,7%, le coût de référence passant de 25,1 M€ à 29,6 M€ (valeur 02/2014). S'agissant de la déviation de Montgalgan, l'écart de coût s'explique par les nombreux aléas rencontrés au cours du chantier ;
- pour les opérations fluviales, le barrage de Liégeot subit un écart important compte tenu des difficultés apparues lors de la conception et lors des travaux, notamment pour la mise en œuvre et le réglage des premières vannes.

## INDICATEUR 1.2

## Intérêt socio-économique des opérations

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Intérêt socio-économique des opérations ferroviaires, fluviales et portuaires	€ / € public investi	0,2	1,8	NR	0,4	ND	>1,5
Intérêt socio-économique des opérations routières	€ / € public investi	1,0	1,6	2,1	2,1	2,25	>3,0

## Précisions méthodologiques

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

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

Champ : opérations de développement ferroviaires, fluviales et portuaires.

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

Ce sous-indicateur concerne :

- les opérations d'un montant supérieur à 20 M€, pour le secteur ferroviaire ;
- les opérations, tous secteurs confondus, pour lesquelles le bénéfice socio-économique (1) doit être calculé réglementairement (lorsqu'il y a DUP notamment).

Les opérations 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.

Une erreur est constatée dans le calcul de la réalisation 2015 : 0,2 au lieu de 0,7.

## 1.2.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

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

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

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

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

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

(1) 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.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

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

Lors du projet annuel de performances du projet de loi de finances pour 2017, la cible fixée pour 2017 était supérieure à > 1,3 € par € investi, soit égale au coût d'opportunité des fonds publics conformément à l'instruction-cadre du 25 mars 2004 sur l'harmonisation des méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures.

Compte tenu des prévisions d'augmentation des taux d'intérêts limitant la disponibilité des fonds publics, l'intérêt socio-économique des opérations revêt une importance croissante dans leur priorisation. Dans ce contexte, la cible à l'horizon 2020 est augmentée (>1,5 € / € investi).

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 €)	€/€ public investi
Réalisation 2015	SNCF Réseau – PEM Gare de Rennes	23,4	courant	4,00%	1,8	42,12	
	SNCF Réseau – Modernisation Angoulême-Saintes	37,8	courant	4,00%	-0,2	-7,56	
	SNCF Réseau - Tram train Massy Evry	199	courant	4,00%	-0,2	-39,8	
	SNCF Réseau – Modernisation Nantes-St Gilles / Nantes – Pornic	98,4	courant	4,00%	0,93	91,512	
	<b>Total 2015</b>	<b>358,6</b>				<b>86,272</b>	<b>0,2</b>
Réalisation 2016	Amélioration de la desserte ferroviaire entre Brest et Quimper	70,4	01/01/10	2,00%	0,4	28,16	
	Seconde phase de la régénération entre Le Puy-Firminy - Section St Georges d'Aurac-St Etienne	42,2	01/01/15	2,00%	-1,3	-54,86	
	Nœud Ferroviaire Lyonnais - voie L à Lyon Part Dieu	94,5	01/01/13	2,00%	6,8	642,6	
	Mise en place d'installations permanentes de contre-sens (IPCS) entre la Souterraine et le Palais	38,9	01/01/12	2,50%	-0,6	-23,34	
	3ème voie Marseille-Aubagne	174,2	01/01/08	4,00%	1	174,2	
	Mise en place d'IPCS entre Toury et Cercottes	22,6	01/01/14	2,00%	1,6	36,16	
	<b>Total 2016</b>	<b>442,8</b>				<b>802,92</b>	<b>1,8</b>
2017 (prévision actualisée)	SNCF Réseau - EOLE	3822	01/01/12	2,00%	0,53	2025,66	
	SNCF Réseau - Tangentielle Ouest - Tram 13 - Phase 1	307	01/01/11	2,00%	-0,26	-79,82	
	SNCF Réseau - Modernisation Serqueux - Gisors	212	01/01/10	2,00%	0,7	148,4	
	SNCF Réseau - Transfert des activités ferroviaires de Nantes État à Nantes Blottereaux	100,9	01/09/13	2,00%	-0,92	-92,828	
	SNCF Réseau - Modernisation ligne Paris-Troyes (électrification)	75	Courant	2,00%	-0,22	-16,5	
	SNCF Réseau - Modernisation ligne Morcenx - Dax	52,1	01/06/13	2,00%	-0,59	-30,739	
	SNCF Réseau - Modernisation Clisson - Cholet	48,9	01/01/14	2,00%	-0,48	-23,472	
	<b>Total 2017</b>	<b>4617,9</b>				<b>1930,701</b>	<b>0,4</b>
2018 (prévision)	Données non disponibles						<b>ND</b>

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

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

Il n'y a ni opération fluviale ni opération portuaire à inscrire dans les prévisions.

L'avancée dans la programmation ferroviaire 2017 permet d'intégrer des opérations dans la prévision actualisée.

En revanche, la programmation ferroviaire 2018 est à un stade trop amont pour pouvoir indiquer des prévisions.

### 1.2.2 Intérêt socio-économique des opérations routières

La cible à l'horizon 2020 est maintenue à la valeur fixée pour 2017 (>3 €/€ investi).

Les prévisions 2017 et 2018 ont été établies à partir des affectations d'autorisations de programme 2016 et 2017 : sont prises en compte les opérations ayant fait l'objet d'autorisations de programme dans l'objectif de réalisation des travaux qui seront lancés respectivement en 2017 et en 2018.

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

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Année	Dpt	voie	Libellé opération	Bénéfice actualisé (en M€)	Investissement (en M€)	Bénéfice actualisé par euro investi (en €)
Réalisation 2015	31	RN124	Déviations de Gimont	49,9	47,6	1
			<b>Total</b>	<b>49,9</b>	<b>47,6</b>	<b>1</b>
Réalisation 2016	2	RN2	Déviations de Gondreville	5,3	12,3	0,4
	57	RN4	Aménagement de la section St Georges - Heming	56	36	1,6
	67	RN353	Rocade sud de Strasbourg	413,7	42,6	9,7
			<b>Total</b>	<b>475,0</b>	<b>90,9</b>	<b>5,2</b>
2017 (prévision actualisée)	70	RN19	Déviations de Port-sur-Saône	81,1	40,4	2
	2	RN2	Déviations de Vaumoise	28,7	13,4	2,1
	44	RN844	Aménagement du périphérique nord de Nantes	133	8,1	16,3
			<b>Total</b>	<b>242,8</b>	<b>61,9</b>	<b>3,9</b>
2018 (prévision)	15	RN122	Déviations de Sansac de Marmiesse	30,5	13,9	2,2
	29	RN164	29 – RN164 - déviations de Châteauneuf du Faou	40,8	79,1	0,5
	44	RN171	44 – RN171 – déviations de Bouvron	14,3	6,1	2,3
	48	RN88	48 – RN88 – Rocade ouest de Mende	8	27	0,3
	62	RN17	62 – RN17 – Vimy-Avion	104,5	11,6	9
	69		69 - Liaison A450/A7	39,5	14,1	2,8
			<b>Total</b>	<b>237,6</b>	<b>151,8</b>	<b>1,6</b>

La prévision actualisée 2017 est conforme à la prévision 2017 du PAP 2017.

La programmation budgétaire des autorisations d'engagement en 2017 permet d'envisager en 2018 le lancement de la réalisation de six opérations pour lesquelles la rentabilité socio-économique peut être calculée.

La prévision 2018 est fixée à 2,25 (valeur médiane comprise entre 2,2 et 2,3). Celle-ci est inférieure à la cible. Elle traduit l'existence d'une majorité de liaisons interurbaines présentant une rentabilité moindre qu'en milieu urbain ou périurbain où le trafic et le gain de temps sont par nature plus importants.

## OBJECTIF N° 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 moyenne (en surface) des notes IQRN (« images qualité du réseau routier national »). Il représente l'état du patrimoine routier et donc sa capacité à permettre les déplacements des usagers dans de bonnes conditions.

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

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

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

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

### INDICATEUR 2.1

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	k€ courants par km	1241	1254 (provisoire)	1285	1262	1300	<1305
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	k€ courants par km	49,3	53,4 (provisoire)	50	54,1	54,8	<53,4

#### Précisions méthodologiques

Source des données : SNCF Réseau

La mise en œuvre de la réforme ferroviaire a induit des retards dans la production de ces indicateurs. Par voie de conséquence, une nouvelle actualisation de la valeur de la réalisation 2015 est proposée et la nouvelle valeur pour la réalisation 2016 reste susceptible d'être mise à jour ultérieurement.

L'évolution des dites valeurs se présente selon la chronologie suivante :

Indicateurs	Réalisation 2015 RAP 2015	Réalisation 2015 PAP 2017	Réalisation 2015 RAP 2016	Réalisation 2015 PAP 2018	Réalisation 2016 RAP 2016	Réalisation 2016 PAP 2018
Coût kilométrique moyen des opérations de régénération	1251 (provisoire)	1255	1255	1241	1295 (provisoire)	1254 (provisoire)
Coût kilométrique moyen des opérations d'entretien	49,1 (provisoire)	47,6	49,3	49,3	51 (provisoire)	53,4 (provisoire)

#### 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) qui ne sont pas comparables à la moyenne 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 régénération des ouvrages d'art et celles de la signalisation.

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

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

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

### 2.1.1 Coût kilométrique moyen des opérations de régénération

La cible à l'horizon 2020 (<1305) traduit la prévision de croissance du coût moyen par kilomètre des opérations de renouvellement de la voie (Gopeq « Grande Opération Programmée EQuivalente ») inscrite dans le contrat pluriannuel de performance signé entre l'État et SNCF réseau le 20/04/2017. Le contrat prévoit une augmentation de 1% par an jusqu'à 2026 (soit 1305 k€ courants / km pour 2020 en prenant pour base la valeur prévisionnelle de réalisation 2016 (1254)).

L'application de cette méthode de calcul (+1%/an) reste toutefois trop simple pour tenir compte des fluctuations dues à divers facteurs comme, par exemple, la part de plus en plus importante accordée au renouvellement du réseau principal plus coûteux (le coût de ces opérations peut être 2 à 3 fois plus coûteux que sur les lignes à faible trafic – UIC 7 à 9).

La valeur actualisée de la réalisation 2016 (1254) est finalement moindre qu'annoncé (1295) grâce notamment à des conditions de réalisation météorologiques particulièrement favorables qui ont permis une bonne maîtrise des coûts.

Les prévisions actualisées 2017 (1262) et 2018 (1300) restent en hausse par rapport aux années antérieures quoique à des niveaux moindres que ce qui était anticipé lors de la rédaction du PAP 2017. Cette hausse continue est notamment due à la priorité donnée au réseau principal et à l'augmentation de la part de travaux de nuit.

L'ampleur du programme de travaux et la volonté de minimiser l'impact sur les circulations conduisent en effet à augmenter la part de travaux de nuit ce qui contribue à dégrader l'indicateur (les travaux de nuit étant plus chers). La part des opérations en suite rapide réalisées de nuit est ainsi passée de 47% en 2016 à 67% en 2017 et a vocation à augmenter encore en 2018. La part de travaux de nuit de l'année 2016 restera exceptionnelle contrairement aux prévisions du PAP 2017.

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

La construction d'un indicateur synthétique pour mesurer la productivité de l'entretien a été annoncée dans le contrat pluriannuel de performance.

La valeur actualisée de la réalisation 2016 est finalement plus importante (53,4 au lieu de 51). Cette augmentation résulte de la prise en compte des mesures complémentaires pour la sécurisation du réseau telle que l'augmentation des tournées de surveillance (effet volume), mais également de l'impact des inondations de juin 2016.

Les évolutions sur 2017 et 2018 devraient être d'ampleur plus modérées qu'en 2016. Toutefois, malgré un objectif de productivité de 0,8%, les prévisions restent en légère hausse, l'évolution de la masse salariale devant rester ces années encore, supérieure à l'objectif de productivité.

## INDICATEUR 2.2

### État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé (moyenne des notes IQRN)	note/20	16,26	16,17	16,08	16,07	16	>17
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	87,7	86,8	86,4	88,3	87,9	>87,7
État des voies du réseau ferré national	mm	NR	0,91	1,040	0,90	1,03	<1,02

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Taux de disponibilité du réseau fluvial principal	%	97,3	97,9	98,0	98,0	98,0	98,0

### Précisions méthodologiques

Comme indiqué dans le PAP 2017, la valeur du sous indicateur « État des voies du réseau ferré national » pour la réalisation 2015 a été fournie par SNCF-réseau et s'élève à 0,950.

Pour les indicateurs « État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé (moyenne des notes IQRN) » et « État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé », un changement de méthodologie est intervenu lors de la rédaction du PAP 2017.

Les valeurs de l'indicateur 2.2 relatives au réseau routier s'établissent comme suit selon la nouvelle méthodologie issue du PAP 2017 :

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé (moyenne des notes IQRN)	%	16,26	16,17	16,07	16,0	>17
État des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé	%	87,7	86,8	88,3	87,9	>87,7

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

Champ : réseau routier national non concédé.

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

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

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

Depuis 2017, est prise comme référence, la note moyenne globale de l'année « N » calculée en moyenne des surfaces sur les 3 années glissantes N-1, N-2 et N-3. Selon cette nouvelle méthode, la valeur de la réalisation aurait été de 16,26 en 2015 et de 16,17 en 2016.

Par ailleurs, un nouvel outil d'auscultation IQRN étant en cours de développement, une nouvelle méthodologie permettant de déterminer l'indicateur sur l'« État des structures de chaussées sur le réseau routier non concédé » interviendra au cours des années 2017 et 2018 modifiant les prévisions et éventuellement la cible 2020. Une comparaison des méthodes « ancien indicateur » et « nouvel indicateur » sera réalisée début 2018.

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

Champ : réseau routier national non concédé.

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

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

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

1 – ouvrages en bon état apparent,

2 – ouvrages ayant des défauts mineurs,

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

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

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

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

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

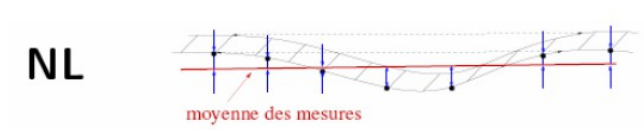
Par souci d'homogénéité avec l'indicateur sur les chaussées, l'indicateur sur les ouvrages d'art est depuis 2017 un indicateur consolidé calculé en fonction des 3 années glissantes N-1, N-2 et N-3.

### 2.2.3 État des voies du réseau ferré national

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

**Sources des données :** SNCF-réseau.

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



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

### 2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

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

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

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

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

La nouvelle méthodologie basée sur une valeur moyenne atténue les fluctuations d'une année sur l'autre. La tendance à la baisse de l'indicateur est maintenue mais selon une pente plus faible (inférieure ou égale à 0,1 points) que celle observée les années précédentes.

L'état des chaussées (moyenne des notes) devrait continuer de baisser en 2017 (16,07) et 2018 (16), avec un maintien envisagé pour les années à venir.

La cible 2020 est fixée à 17. Elle est considérée comme une cible intermédiaire dans le cadre d'un objectif à plus long terme (note moyenne de 17,5 dans 10 ans (2028) équivalent à un budget de 344 M€ par an pour l'entretien des chaussées).

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

Comme indiqué dans le RAP 2016 et selon la méthodologie en vigueur au moment de sa rédaction, la valeur de cet indicateur augmente en 2016 (88,2% contre 86,8% en 2015) pour la première année depuis 2012. Cela signifie que le patrimoine en mauvais état structurel s'est dégradé moins vite qu'il n'a été réparé mais la conclusion d'une réelle amélioration devra être confirmée sur une période d'observation de 3 ans.

Compte tenu de la nouvelle méthodologie apportant un décalage d'un an, la prévision 2017 actualisée correspond à la mise à jour des données des années 2014-2015-2016 soit 88,3% au lieu de 86,4%. Pour la prévision 2018, compte tenu des niveaux de budget des dernières années 2015-2017, une baisse de l'indicateur du tiers est attendue, ce qui ferait baisser l'indicateur global de 0,4 points (87,9%).

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

Quant à la cible 2020 fixée à 87,7%, cette valeur correspond à un seuil maximal de 700 000 m<sup>2</sup> d'ouvrages dégradés à la surface totale du patrimoine telle qu'estimée en 2020 (5,71 Mm<sup>2</sup> pour 12 500 ponts).

### 2.2.3 État des voies du réseau ferré national

La cible 2020 (<1,02 mm – donnée SNCF Réseau) traduit les objectifs du contrat de performance dans l'attente de la construction de l'indicateur relatif à la qualité de l'infrastructure par axe prévu par le contrat pluriannuel de performance pour mi-2018.

Les prévisions initiales 2016 et 2017 à, respectivement 1,07 mm et 1,04 mm, étaient particulièrement prudentes dans la mesure où la politique de maintenance et de régénération, si elle a freiné le rythme de vieillissement du réseau, ne l'a pas encore arrêté à ce stade.

L'affinement des prévisions permet de revenir à des prévisions plus optimistes avec 0,91 mm pour 2016 et 0,90 mm pour 2017 soit un niveau équivalent à celui de l'année 2015.

La prévision pour 2018 reste prudente et une amélioration de l'indicateur est recherchée.

### 2.2.4 Taux de disponibilité du réseau fluvial principal

La cible 2020 est maintenue à 98%.

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

L'indicateur traduit l'écart entre le nombre de jours réels de navigation et le nombre de jours théoriques de navigation hors chômage. La prévision actualisée 2017 est égale à celle indiquée dans le PAP 2017.

La prévision pour l'année 2018 en termes de disponibilité est estimée à 98%.

## **OBJECTIF N° 3**

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

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

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

### **3.1 Part modale des transports non routiers**

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

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

Dans un contexte de forte concurrence entre les principaux ports européens, la capacité des grands ports maritimes de la métropole à consolider et à développer leurs parts de marché est fondamentale pour l'économie nationale, les échanges extérieurs de la France et la création d'emplois. Au-delà de l'activité portuaire proprement dite, le volume des trafics portuaires a un impact direct sur les choix des modes de transport ainsi que sur le positionnement des

zones logistiques et de redistribution, et inversement. Ceci est particulièrement le cas pour les marchandises à forte valeur ajoutée, dont le trafic conteneurisé est l'un des segments les plus dynamiques et concurrentiels.

### 3.3 Contrôle des transports routiers

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

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

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

#### INDICATEUR 3.1 mission

##### Part modale des transports non routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Part modale des transports collectifs terrestres dans l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs	%	19,9	19,7	19,3	19,5	19,7	>19,8
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	10,6	10	10,7	9,6	9,6	>10,4
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	%	2,3	2,1	2,2	2	2	>2,2

#### Précisions méthodologiques

Sources des données : rapport annuel 2016 (provisoire à la date de la rédaction) de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN), dont l'élaboration repose notamment sur le service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Commissariat général du développement durable (CGDD).

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

Révision des données : Le rapport annuel pour l'année 2016 de la CCTN n'est pas encore publié, les données sont encore provisoires et pourront donner lieu à une révision ultérieure. Il arrive que les données plus anciennes soient révisées en raison d'une amélioration méthodologique ; ce fut le cas dans le rapport sur l'année 2015, dont les effets sur la réalisation 2015 (passage de 15,8 à 19,2, de 10,1 à 10,6 et de 2,2 à 2,3) apparaissent dans le tableau ci-dessous (le détail des évolutions méthodologiques ont été développées dans le PAP 2017).

Au-delà des changements méthodologiques, des ajustements techniques des données de base conduisent dans le PAP 2018 à une révision de la valeur 2015 de la part modale des transports collectifs terrestres dans l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs (19,2 actualisé à 19,9).

Indicateurs	Réalisation 2015 RAP 2015	Réalisation 2015 PAP 2017	Réalisation 2015 PAP 2018	Réalisation 2016 RAP 2016	Réalisation 2016 PAP 2018
Part modale des transports collectifs terrestres dans l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs	15,8	19,2	19,9	19,2	19,7
Part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises	10,1	10,6	10,6	10,4	10
Part modale du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises	2,2	2,3	2,3	2,0	2,1

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

Le rapport pour l'année 2016 n'est pas encore publié mais les premiers résultats montre que le transport intérieur de voyageurs (hors aérien) exprimé en voyageurs-kilomètres ferait apparaître une part modale des transports collectifs de voyageurs de 19,7% en 2016 au lieu de 19,9% (valeur actualisée 2015).

En effet, les ajustements techniques évoqués ci-dessus entraînent une évolution des valeurs présentées comme suit :

	2015 (CCTN 2015)	2015 (CCTN 2016) données provisoires	2016 (CCTN 2016) données provisoires
Véhicules particuliers	738,0	736,8	756,4
Autocars, autobus et tramways	71,2	79,5	82
<i>dont bus étrangers</i>	15,6	15,6	14,9
Transports ferrés	104,5	104,4	103,8
Total / indicateur	913,7 / 19,2	920,7 / 19,9	942,2 / 19,7

Ce recul s'explique par différents facteurs. La mobilité des véhicules particuliers ferait apparaître une croissance sensible en 2016 (+2,7%), stimulée par le faible niveau du prix des carburants. Dans le même temps, est observée une progression non négligeable du transport collectif par autobus, autocars et tramways de 3,1% associée à une légère décroissance de 0,6% pour le transport ferroviaire de voyageurs. Mais cette progression représente une part moins significative dans le trafic global des transports intérieurs de voyageurs que celle de la croissance de la mobilité des véhicules particuliers induisant cette diminution de l'indicateur (de 19,9% en 2015 à 19,7% en 2016).

Dans un contexte d'évolution positive de la mobilité, le maintien du faible niveau de prix des carburants sur 2016 et en 2017, continuera de favoriser l'usage de l'automobile mais aussi des transports collectifs utilisant la route, d'où une actualisation de la valeur prévisionnelle de l'indicateur 2017 à 19,5%. Enfin, l'effet conjugué de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant entraînant un regain d'activité et de l'évolution probable des prix des carburants (rapprochement du gazole et de l'essence) permet d'envisager une prévision de l'indicateur 2018 à hauteur de 19,7%.

Dans cette perspective, la cible 2020 serait supérieure à 19,8%.

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

Pour 2016, l'environnement économique paraît favorable et l'activité du transport routier devrait bénéficier du faible niveau du prix du pétrole. Les données provisoires du rapport annuel de la CCTN sur 2016 montrent que le transport routier de marchandises se redresse (+2,2%). En revanche, par rapport à 2015, l'activité de fret ferroviaire se contracte d'environ 5% entraînant une baisse de la part modale (10% au lieu de 10,6%) ; parallèlement le fret fluvial connaît une baisse d'activité de 8,3% réduisant sa part modale à 2,1% au lieu de 2,3% en 2015.

Pour les années 2017 et 2018, les prévisions s'inscrivent dans le prolongement de celles de l'année 2016, soit 9,6% pour le fret ferroviaire et 2% pour le fret fluvial.

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Pour autant, les cibles 2020 sont fixées respectivement à 10,4% pour le fret ferroviaire et 2,2% pour le fret fluvial traduisant une volonté de relance des transports non routier conjuguée à une relance d'activité économique.

### INDICATEUR 3.2

#### Part de marché des grands ports maritimes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
% du trafic total	%	13,5	13,1 (provisoire)	13,8	13,0	13,0	>13,8
% du trafic conteneurisé	%	6,6	6,4 (provisoire)	6,8	6,3	6,3	>6,8

#### Précisions méthodologiques

Les valeurs définitives de la réalisation 2015 ont été confirmées à l'occasion du rapport annuel de performance 2016 à 13,5 pour la part de marché totale des grands ports maritimes et à 6,6 pour la part conteneurisée.

Dans le tableau qui précède les valeurs des prévisions du PAP 2017 (13,8 et 6,8) et des prévisions actualisées (13 et 6,3) sont calculées selon la nouvelle liste des ports de référence mise en place lors du PAP 2017 (24 ports étrangers). Les prévisions 2018 (13 et 6,3) sont issues de la liste mise à jour pour le PAP 2018 (ajout du port de Sines).

#### Sources

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

– Jusqu'à fin décembre 2015, les trafics des vingt-six ports maritimes étrangers étaient transmis au MTES, sur la base du volontariat, par les autorités portuaires étrangères dans le cadre du *Rapid Exchange System* de l'European Sea Ports Organisation (ESPO). Rappel de la liste des vingt-six ports étrangers : Algeciras, Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Bilbao, Bremen Bremerhaven, Cartagena, Dublin, Genova, Ghent, Gijón, Hamburg, Huelva, La Coruña, La Spezia, Leixões, Lisboa, Livorno, London, Napoli, Rotterdam, Savona Vado, Tarragona, Valencia, Wilhelmshaven et Zeebrugge.

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

– Pour 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.

– Les valeurs de l'indicateur 3.2 s'établissent comme suit, avec la nouvelle liste des ports étrangers :

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
% du trafic total	%	13,5	13,1 provisoire	13,0	13,0	>13,8
% du trafic conteneurisé	%	6,6	6,4 provisoire	6,3	6,3	>6,8

#### 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.

– 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

Lors de la fixation de la cible 2017 de la part de marché des grands ports maritimes sur le trafic total, le contexte accru de transition énergétique induisant une diminution forte de la consommation française de produits pétroliers et la fermeture de plusieurs raffineries sur le territoire national n'était pas pris en compte. Elle était alors fixée à >16 % dans le PAP 2017.

L'UFIP (Union Française des Industries Pétrolières) prévoit une diminution de 28% de la demande de pétrole en Europe d'ici à 2030). A cette tendance de baisse généralisée dans l'ensemble des ports européens s'ajoute un phénomène d'investissements majeurs réalisés dans les ports concurrents augmentant leur part dans le trafic total. Dans ce contexte, l'objectif à court terme est de consolider la part de marché nationale existante et prévoir une cible 2020 à 13,8%.



Le phénomène est le même pour le trafic de marchandises conteneurisées. L'activité est en recul sur l'ensemble du globe. Par ailleurs, les lignes Europe/Asie connaissent une baisse des volumes de 39% depuis août 2016, qui est à corréliser avec la baisse des taux de fret.

Sur l'année 2016, pour les EVP (*conteneur Équivalent Vingt Pieds*), une baisse générale est constatée en France de 0,5%. Les ports du Havre, de Rouen et de Bordeaux connaissent respectivement une baisse de 1,6%, 21% et 24,9%. Seuls les ports de Marseille et de Dunkerque connaissent une augmentation de leurs trafics conteneurisés (2,8% et 7,2%).

Dans ce contexte, une cible 2020 à 6,8 % pour la part de marché des grands ports maritimes sur le trafic conteneurisé est privilégiée.

La réalisation 2016 reste pour le moment provisoire à 13,2 et 6,3 (ancienne liste des ports), car certains bilans des trafics portuaires subissent aujourd'hui encore quelques variations.

Les prévisions de 2017 et 2018 ont été calculées à partir des trafics de 2016 et des prévisions de croissance du PIB de chaque pays concerné, par la Commission européenne dans ses traditionnelles « Prévisions de printemps » du 11 mai 2017. La Commission européenne s'attend à une croissance du PIB de 1,7% en 2017 et de 1,8% en 2018 dans la zone euro.

En particulier les prévisions pour l'Allemagne (1,6% en 2017 ; 1,9% en 2018), la France (1,4% ; 1,7%), l'Italie (0,9% ; 1,1%), l'Espagne (2,8% ; 2,4%), la Belgique (1,5% et 1,7%), et les Pays-bas (2,1% et 1,8%) modifient les prévisions de 2017 (13% ; 6,3%) et 2018 (13% ; 6,3%) calculées avec les projections de croissance des PIB établies par la Commission. Les parts de marché en 2017 et 2018 des trafics des ports français sont prévues pour être pratiquement identiques à celles de 2016. Les trafics portuaires des GPM métropolitains devraient augmenter en 2017 et 2018, mais le marché européen des trafics portuaires augmentera lui aussi sur la même période. Ainsi, une cible stable est privilégiée à ce stade.

### INDICATEUR 3.3

#### Contrôle des transports routiers

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Intensité des contrôles des entreprises du transport routier de marchandises	%	9,7	9	10,5	10	10,5	11
Nombre de véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs en infraction rapporté au nombre de véhicules contrôlés en bord de route	%	16,6	17	16,0	16,5	17	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 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 cible 2020 limitée à 11%, tient compte de l'action interministérielle dans le contrôle des entreprises de transport routier. Les contrôles en entreprise sont en effet répartis entre le ministère du travail (DIRECCTE) et le ministère chargé des transports (DREAL), chacun assurant la moitié des obligations françaises en matière de contrôles des journées de travail des conducteurs du transport routier (rapport à la commission européenne tous les deux ans sur l'application de la réglementation sociale européenne).

Cette progression modérée se retrouve dans les prévisions 2017 et 2018.

Il est rappelé que le ministère du travail et le ministère chargé des transports ont signé un avenant au protocole «Transports routiers» du protocole général de coopération entre le ministère chargé du travail et le ministère chargé des transports le 24 février 2017, rappelant notamment les engagements de chacune des parties en matière de contrôles.

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

En ce qui concerne le contrôle en bord de route des véhicules de transport routiers, la cible 2020 est fixée à 19 (16,5 en 2017). Cet objectif relativement ambitieux est basé sur la poursuite de l'amélioration du ciblage des véhicules en infraction.

En effet le déploiement de nouveaux dispositifs tels que le tachygraphe géo-localisables (sur les poids lourds neufs dès 2019), l'équipement des contrôleurs des transports terrestres en outils d'aides à la détection de la fraude au tachygraphe et aux dispositifs anti-pollution (AdBlue) de véhicules mal entretenus (dans le cadre du contrôle technique routier), ainsi que l'optimisation des équipements de pesage en marche permettant de cibler les véhicules en surcharge, vont dans le sens d'une efficacité renforcée dans la détection des infractions et devraient permettre d'atteindre la cible projetée, sans impacter les effectifs de contrôleurs des transports terrestres.

Des instructions ont par ailleurs été transmises aux services régionaux pour renforcer les contrôles routiers sur les quais de chargement et de déchargement où sont stationnés des véhicules. Ce type de contrôle routier a l'avantage de concentrer sur un espace relativement réduit de nombreux véhicules de transport routier, sans nécessiter d'interception.

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## 2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

## 2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP attendus
01 – Routes - développement ( <i>libellé modifié</i> )					461 000 000
04 – Routes - entretien ( <i>nouveau</i> )	192 707 765	125 260 047	3 211 796	<b>321 179 608</b>	479 000 000
41 – Ferroviaire ( <i>nouveau</i> )			2 420 362 316	<b>2 420 362 316</b>	170 000 000
42 – Voies navigables ( <i>nouveau</i> )	251 415 663			<b>251 415 663</b>	1 300 000
43 – Ports ( <i>nouveau</i> )	400 000		70 494 836	<b>70 894 836</b>	27 350 000
44 – Transports collectifs ( <i>nouveau</i> )			27 258 624	<b>27 258 624</b>	190 000 000
45 – Transports combinés ( <i>nouveau</i> )			77 409 039	<b>77 409 039</b>	
47 – Fonctions support ( <i>nouveau</i> )	15 553 522			<b>15 553 522</b>	1 850 000
50 – Transport routier ( <i>nouveau</i> )	1 000 000	2 042 601	1 716 109	<b>4 758 710</b>	
51 – Sécurité ferroviaire ( <i>nouveau</i> )			7 500 000	<b>7 500 000</b>	27 000 000
52 – Transport aérien ( <i>nouveau</i> )	2 400 000	7 300 000	21 150 000	<b>30 850 000</b>	
<b>Total</b>	<b>463 476 950</b>	<b>134 602 648</b>	<b>2 629 102 720</b>	<b>3 227 182 318</b>	<b>1 357 500 000</b>

## 2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP attendus
01 – Routes - développement ( <i>libellé modifié</i> )					567 746 256
04 – Routes - entretien ( <i>nouveau</i> )	192 000 000	124 800 000	3 200 000	<b>320 000 000</b>	487 000 000
41 – Ferroviaire ( <i>nouveau</i> )			2 421 612 316	<b>2 421 612 316</b>	169 277 530
42 – Voies navigables ( <i>nouveau</i> )	251 415 663			<b>251 415 663</b>	1 400 000
43 – Ports ( <i>nouveau</i> )	400 000		70 494 836	<b>70 894 836</b>	36 482 430
44 – Transports collectifs ( <i>nouveau</i> )			27 258 624	<b>27 258 624</b>	185 173 671
45 – Transports combinés ( <i>nouveau</i> )			22 409 039	<b>22 409 039</b>	3 250 000
47 – Fonctions support ( <i>nouveau</i> )	15 553 522			<b>15 553 522</b>	1 850 000
50 – Transport routier ( <i>nouveau</i> )	1 000 000	2 042 601	1 716 109	<b>4 758 710</b>	
51 – Sécurité ferroviaire ( <i>nouveau</i> )			1 000 000	<b>1 000 000</b>	27 000 000
52 – Transport aérien ( <i>nouveau</i> )	2 400 000	4 759 000	17 550 000	<b>24 709 000</b>	
<b>Total</b>	<b>462 769 185</b>	<b>131 601 601</b>	<b>2 565 240 924</b>	<b>3 159 611 710</b>	<b>1 479 179 887</b>

## Infrastructures et services de transports

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

## 2017 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

## 2017 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP prévus
01 – Routes - développement ( <i>libellé modifié</i> )			1 000	<b>1 000</b>	623 500 000
10 – Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires			2 426 677 026	<b>2 426 677 026</b>	370 000 000
11 – Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	253 911 964	1 434 751	48 520 349	<b>303 867 064</b>	44 000 000
12 – Entretien et exploitation du réseau routier national	185 635 680	120 095 752	5 500 000	<b>311 231 432</b>	395 000 000
13 – Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	1 000 962	2 041 639	39 474 782	<b>42 517 383</b>	37 000 000
14 – Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens			26 409 452	<b>26 409 452</b>	
15 – Stratégie et soutien	13 510 553		5 500	<b>13 516 053</b>	1 850 000
<b>Total</b>	<b>454 059 159</b>	<b>123 572 142</b>	<b>2 546 588 109</b>	<b>3 124 219 410</b>	<b>1 471 350 000</b>

## 2017 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP prévus
01 – Routes - développement ( <i>libellé modifié</i> )			1 000	<b>1 000</b>	691 573 197
10 – Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires			2 426 677 026	<b>2 426 677 026</b>	302 106 133
11 – Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	253 911 964	7 784 751	50 520 349	<b>312 217 064</b>	43 539 000
12 – Entretien et exploitation du réseau routier national	185 635 680	126 177 670	5 500 000	<b>317 313 350</b>	411 000 000
13 – Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	1 000 962	2 041 639	44 474 782	<b>47 517 383</b>	29 445 000
14 – Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens			25 999 452	<b>25 999 452</b>	3 250 000
15 – Stratégie et soutien	16 084 188		5 500	<b>16 089 688</b>	1 850 000
<b>Total</b>	<b>456 632 794</b>	<b>136 004 060</b>	<b>2 553 178 109</b>	<b>3 145 814 963</b>	<b>1 482 763 330</b>

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2017	Demandées pour 2018	Ouverts en LFI pour 2017	Demandés pour 2018
<b>Titre 3 – Dépenses de fonctionnement</b>	454 059 159	463 476 950	456 632 794	462 769 185
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	202 627 195	212 061 287	205 200 830	211 353 522
Subventions pour charges de service public	251 431 964	251 415 663	251 431 964	251 415 663
<b>Titre 5 – Dépenses d'investissement</b>	123 572 142	134 602 648	136 004 060	131 601 601
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	123 572 142	134 602 648	136 004 060	131 601 601
<b>Titre 6 – Dépenses d'intervention</b>	2 546 588 109	2 629 102 720	2 553 178 109	2 565 240 924
Transferts aux entreprises	2 537 050 164	2 617 267 936	2 543 640 164	2 553 417 936
Transferts aux collectivités territoriales	1 750 000	9 668 675	1 750 000	9 656 879
Transferts aux autres collectivités	7 787 945	2 166 109	7 787 945	2 166 109
<b>Total hors FDC et ADP prévus</b>	<b>3 124 219 410</b>	<b>3 227 182 318</b>	<b>3 145 814 963</b>	<b>3 159 611 710</b>
FDC et ADP prévus	1 471 350 000	1 357 500 000	1 482 763 330	1 479 179 887
<b>Total y.c. FDC et ADP prévus</b>	<b>4 595 569 410</b>	<b>4 584 682 318</b>	<b>4 628 578 293</b>	<b>4 638 791 597</b>

## Infrastructures et services de transports

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

### DÉPENSES FISCALES<sup>1</sup>

#### 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 2018 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2018. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2018 est, pour sa part, présenté dans les tomes I et II de l'annexe « Évaluation des Voies et Moyens ».

#### DÉPENSES FISCALES PRINCIPALES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (11)

(En millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage pour 2016	Chiffrage pour 2017	Chiffrage pour 2018
800403	<b>Remboursement d'une fraction de taxe intérieure de consommation sur le gazole utilisé par certains véhicules routiers</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1999 - Dernière modification : 2014 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - Code douanes: 265 septies</i>	425	758	1 137
820204	<b>Taux réduit de contribution au service public de l'électricité pour l'électricité utilisée pour le transport guidé de personnes et de marchandises par rail ou par câble (train, métro, tramway et trolleybus, etc.) ou par autobus rechargeable ou électrique</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2015 - Dernière modification : 2016 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - Code douanes: 266 quinquies C</i>	186	186	186
800404	<b>Remboursement d'une fraction de taxe intérieure de consommation sur le gazole utilisé par les exploitants de transport public routier en commun de voyageurs</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2001 - Dernière modification : 2013 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - Code douanes: 265 octies</i>	84	135	182
800117	<b>Exonération de taxe intérieure de consommation pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour le transport de marchandises sur les voies navigables intérieures</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2011 - Dernière modification : 2011 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - Code douanes: 265 bis - e</i>	37	40	44
800103	<b>Taux réduit de taxe intérieure de consommation pour les carburants utilisés par les taxis</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2016 : 23 900 entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1982 - Dernière modification : 2007 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - Code douanes: 265 sexies</i>	29	35	42
800213	<b>Taux réduit de taxe intérieure de consommation applicable au gaz naturel à l'état gazeux destiné à être utilisé comme carburant</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) entreprises et ménages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - Code douanes: 265 (tableau B)</i>	2	2	2

<sup>1</sup> Les dépenses fiscales ont été associées à ce programme conformément aux finalités poursuivies par ce dernier.

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

(En millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage pour 2016	Chiffrage pour 2017	Chiffrage pour 2018
230510	<b>Exonération des plus-values de cession de bateaux affectés au transport fluvial de marchandises</b> Impôt sur le revenu et impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2016 : (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 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - CGI : 238 sexdecies</i>	1	1	1
800209	<b>Taux réduit de taxe intérieure de consommation pour le gazole utilisé par les engins fonctionnant à l'arrêt, qui équipent les véhicules relevant des positions 87-04 et 87-05 du tarif des douanes</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2016 : 17 entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2007 - Dernière modification : 2009 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - Code douanes: 265 (tableau B)</i>	ε	ε	ε
800214	<b>Taux réduit de taxe intérieure de consommation applicable au carburant constitué d'un mélange d'au minimum 90 % d'alcool éthylique d'origine agricole, d'eau et d'additifs favorisant l'auto-inflammation et la lubrification, destiné à l'alimentation de moteurs thermiques à allumage par compression</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2016 : 0 entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - Code douanes: 265 (tableau B)</i>	0	nc	nc
800118	<b>Exonération de taxe intérieure sur le gaz naturel pour les gaz repris au code NC 2705, ainsi que le biogaz repris au code NC 2711-29</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) entreprises - Création : 2016 - Dernière modification : 2016 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - Code douanes: 266 quinquies 7</i>	nc	nc	nc
300104	<b>Exonération des chambres de commerce maritime</b> Impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) entreprises - Création : 1942 - Dernière modification : 1942 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - CGI : DM</i>	nc	nc	nc
<b>Coût total des dépenses fiscales<sup>2</sup></b>		<b>764</b>	<b>1 157</b>	<b>1 594</b>

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

(En millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire		Chiffrage pour 2016	Chiffrage pour 2017	Chiffrage pour 2018
120113	<b>Exonération partielle de la prise en charge par l'employeur des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail</b> Impôt sur le revenu <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) ménages - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1948 - Dernière modification : 2015 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - CGI : 81-19° ter</i>	135	135	135
<b>Coût total des dépenses fiscales</b>		<b>135</b>	<b>135</b>	<b>135</b>

<sup>2</sup> Le « Coût total des dépenses fiscales » constitue une somme de dépenses fiscales dont les niveaux de fiabilité peuvent ne pas être identiques (cf. caractéristique « Fiabilité » indiquée pour chaque dépense fiscale). Il ne prend pas en compte les dispositifs inférieurs à 0,5 million d'euros (« ε »). Par ailleurs, afin d'assurer une comparabilité d'une année sur l'autre, lorsqu'une dépense fiscale est non chiffrable (« nc »), le montant pris en compte dans le total correspond au dernier chiffrage connu (montant 2017 ou 2016) ; si aucun montant n'est connu, la valeur nulle est retenue dans le total. La portée du total s'avère enfin 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.

## JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Routes - développement ( <i>libellé modifié</i> )						
04 – Routes - entretien		321 179 608	<b>321 179 608</b>		320 000 000	<b>320 000 000</b>
41 – Ferroviaire		2 420 362 316	<b>2 420 362 316</b>		2 421 612 316	<b>2 421 612 316</b>
42 – Voies navigables		251 415 663	<b>251 415 663</b>		251 415 663	<b>251 415 663</b>
43 – Ports		70 894 836	<b>70 894 836</b>		70 894 836	<b>70 894 836</b>
44 – Transports collectifs		27 258 624	<b>27 258 624</b>		27 258 624	<b>27 258 624</b>
45 – Transports combinés		77 409 039	<b>77 409 039</b>		22 409 039	<b>22 409 039</b>
47 – Fonctions support		15 553 522	<b>15 553 522</b>		15 553 522	<b>15 553 522</b>
50 – Transport routier		4 758 710	<b>4 758 710</b>		4 758 710	<b>4 758 710</b>
51 – Sécurité ferroviaire		7 500 000	<b>7 500 000</b>		1 000 000	<b>1 000 000</b>
52 – Transport aérien		30 850 000	<b>30 850 000</b>		24 709 000	<b>24 709 000</b>
Total		<b>3 227 182 318</b>	<b>3 227 182 318</b>		<b>3 159 611 710</b>	<b>3 159 611 710</b>

## ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

## MODIFICATIONS DE MAQUETTE

La maquette du programme 203 (P203) est modifiée à compter de l'année 2018. Les dépenses de ce programme étaient jusqu'en 2017 suivies par deux référentiels différents : le référentiel officiel par actions et sous-actions pour le suivi de la comptabilité budgétaire de l'État (Chorus) et un référentiel interne à la direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGITM) qui était également utilisé dans le cadre de ses échanges avec la direction du budget (DB) du ministère de l'action et des comptes publics (MACP).

La nouvelle maquette du P203 officialise le référentiel interne qui devient ainsi le nouveau référentiel par actions et sous-actions du programme. Cette nouvelle nomenclature, dorénavant structurée par modes de transports, est plus lisible. Elle est également plus simple du fait de la réduction du nombre de sous-actions (32 au lieu de 44).

## MESURES DE TRANSFERTS

	Crédits							Emplois	
	T2 hors CAS Pensions	T2 CAS Pensions	Total T2	Hors T2 AE	Hors T2 CP	Total AE	Total CP	ETPT ministériels	ETPT Hors État
Transferts entrants									
Transferts sortants				-4 488 290	-4 488 290	-4 488 290	-4 488 290		
<b>Solde des transferts</b>				<b>-4 488 290</b>	<b>-4 488 290</b>	<b>-4 488 290</b>	<b>-4 488 290</b>		

Les mesures de transferts sont les suivantes :

- un transfert de 4 471 989 € en AE=CP vers le programme 119 « *Concours financiers aux collectivités territoriales* » afin de permettre, en conformité avec l'avis définitif de l'Autorité de régulation des activités



ferroviaires et routières (ARAFER), l'ajustement de la compensation (hors taxes) due aux Régions suite à la création de la redevance quai en 2014 ;

- un transfert de 16 301 € en AE=CP vers le programme 119 « *Concours financiers aux collectivités territoriales* » au titre des dépenses d'entretien, de fonctionnement et d'investissement du canal de la Somme au droit de l'écluse de Sormont. Ce transfert est la conséquence du transfert de propriété du domaine public fluvial au département de la Somme intervenu par arrêté du 27 mars 2015.

## GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

### REVTC V2

Ce projet informatique permet de gérer les inscriptions des exploitants au registre des voitures de transport avec chauffeur (VTC), les modifications des renseignements liés à l'activité, la mise à jour et le renouvellement des autorisations, les mises en demeure et radiations éventuelles.

Ce projet est une mise en œuvre directe de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (dite loi Thévenoud) qui instaure une nouvelle procédure d'instruction entrée en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015. La première version de la nouvelle application a été mise en production en janvier 2016. La seconde version permet, depuis mai 2017, la délivrance d'une signalétique sécurisée (macaron VTC) par l'Imprimerie nationale. L'année 2017 a également vu le projet s'améliorer avec la mise en place du paiement en ligne fin juin 2017. La dématérialisation complète des courriers administratifs et une refonte de l'interface des exploitants sont prévues pour le premier trimestre 2018.

Année de lancement du projet	2016
Financement	
Zone fonctionnelle principale	Infrastructure, Transports et Mer

## COÛT ET DURÉE DU PROJET

### Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2015 et années précédentes en cumul		2016 exécution		2017 prévision		2018 prévision		2019 et années suivantes en cumul		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors Titre 2			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2			0,6	0,6
Titre 2												
<b>Total</b>			<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>			<b>0,6</b>	<b>0,6</b>

### Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écarts en %
Coût total en M€	0,4	0,6	50
Durée totale en mois	12		-100

## MARCHÉS DE PARTENARIAT

**CONTRAT 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 1<sup>er</sup> 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. L'instruction est close depuis le 15 juillet 2016, date de production du dernier mémoire de l'État. Les parties sont en attente de l'avis d'audience.

**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.

Le nouvel échéancier AE/CP est issu de la prise en compte des points suivants :

- l'avenant n°1 notifié le 30 avril 2015 du contrat signé en 2010 a notamment modifié l'annexe 13 *bis* révisée du détail des différentes redevances par ouvrages. Des erreurs matérielles ont ainsi pu être corrigées et le décalage de la livraison du 63<sup>ème</sup> et dernier CEI (Trégueux) a été pris en compte par cette annexe modifiée ;

- l'application des formules de révisions de prix pour les redevances d'entretien-maintenance (R3) et de GER (R4) a été effectuée telle que prévue par le contrat signé ;
- le montant de la redevance énergie et fluides (R5) a été revu à la hausse suivant les consommations réelles des CEI par rapport aux prévisions initiales du contrat (environ 0,6 M€ par an) ;
- la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises complète la redevance impôts et taxes (R6) par rapport aux prévisions initiales du contrat (environ 0,2 M€ par an) ;
- le taux de TVA est actualisé à 20 % de la redevance HT à partir de 2014 par rapport au contrat.

En tenant compte de l'ensemble des éléments précités qui ont une incidence sur la part fonctionnement, la redevance totale pour 2018 se monte à 25M€ TTC.

Le montant prévisionnel total des redevances 2018-2020 à payer s'établit à 25,3 M€ par an en moyenne. Sur cette base, la répartition entre les trois postes de dépenses est de l'ordre au global de 26 % pour l'investissement, 52 % pour le fonctionnement et 22 % pour le financement.

(en millions d'euros)

Autorisations d'engagement Crédits de paiement	Années antérieures	2017	2018	2019	2020	2021 et années postérieures	Total
Investissement	216 47,2	0 6,1	0 6,4	0 5,4	0 5,5	0 144,4	<b>216</b> <b>215</b>
Fonctionnement	45,2 45,2	9,4 9,4	10,5 10,5	11,9 11,9	12,4 12,4	335,5 335,5	<b>424,9</b> <b>424,9</b>
Financement	49,9 49,9	9 9	8 8	8,1 8,1	8,2 8,2	94,3 94,3	<b>177,5</b> <b>177,5</b>

## ■ CONTRAT DE PARTENARIAT / ROCADE L2 À MARSEILLE

Le projet de liaison L2 consiste à réaliser une voie rapide urbaine reliant les autoroutes A7 au Nord et A50 à l'Est. La L2, longue de 9,3km et constituée de deux sections Est et Nord, permettra 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 et les travaux sur la L2 Nord se poursuivent dans la perspective d'une mise à disposition de l'ensemble de l'ouvrage en 2018. Ils concernent notamment les rétablissements au droit de la rue Mérimée et du camp Sainte Marthe, les tranchées couvertes de Saint-Jérôme, des Oliviers et Sainte-Marthe, ainsi que le MIN et l'échangeur des Arnavaux.

**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,
- 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.

Il faut préciser que les versements effectués en période de construction par l'État au titre du contrat comprennent, en outre, les parts des coûts d'investissement du conseil départemental des Bouches-du-Rhône (22,5% de l'investissement) et de la métropole Aix-Marseille Provence (22,5% de l'investissement) dont l'État fait l'avance au titre d'une convention de fonds de concours.

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

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

### Objectifs de performance assignés au partenaire privé

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

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

(en millions d'euros)

Autorisations d'engagement Crédits de paiement	Années antérieures	2017	2018	2019	2020	2021 et années postérieures	Total
Investissement	227,1	0	0	0	0	0	227,1
	-2,7	22,4	4,9	4,6	5,4	181,3	215,9
Fonctionnement	0	5,7	11	10,3	10,4	443,2	480,6
	0	5,7	11	10,3	10,4	443,2	480,6
Financement	0	3	13,9	13,4	12,7	183,4	226,4
	0	3	13,9	13,4	12,7	183,4	226,4

L'échéancier ci-dessus a été mis à jour en tenant compte de l'évolution favorable pour l'État des indices entre 2013 et 2016. Les dépenses pour 2016 et les années antérieures ont été inférieures aux prévisions.

La prise en compte de l'évolution réelle des indices en période de construction avant 2016 et ses conséquences sur les indices après 2017 explique la différence entre les AE pour l'investissement, définies en 2013, et les CP pour l'investissement calculés chaque année.

Outre cette évolution favorable des indices, le retard constaté dans la mise à disposition de la L2 Est a conduit à ne pas verser de redevance en 2016. Les montants dus au titulaire du contrat de partenariat au titre de l'investissement, du financement et pour partie du fonctionnement sur l'exercice 2016 ont ainsi été reportés sur l'exercice 2017.

## CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

## ■ ACHEVEMENT DES CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION 2007-2013 - NOUVEAUX CONTRATS DE PLAN 2015-2020

La mise en œuvre des contrats de projets 2007-2013 s'est poursuivie et achevée au 31 décembre 2014, les contrats de plan État-Régions 2015-2020 ayant tous été signés en 2015. Les crédits mis en place à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 au titre des contrats de plan relèvent donc tous de la nouvelle génération de CPER.

**Exécution finale des contrats de projets 2007-2013**

Les contrats de projets 2007-2013 comprenaient un important volet transports portant sur l'ensemble des modes alternatifs à la route : ferroviaire, fluvial, maritime, transports combinés et transports collectifs urbains. Les infrastructures routières faisaient, elles, l'objet d'une contractualisation spécifique hors CPER dans le cadre des programmes de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI) pour la période 2009-2014.

Le volet transports constituait le premier poste des contrats de projets 2007-2013 avec un montant total de ressources contractualisées de 3 274,87 M€ de participation de l'État, auxquels s'ajoutait dans le cadre de programmes connexes, 400 M€ destinés au renouvellement du matériel roulant Transilien de la SNCF en Île-de-France (conformément à l'accord avec la région Île-de-France lié à la décentralisation du STIF), ainsi que 240 M€ d'engagements sur la période 2008-2015 apportés par l'État dans le cadre de la dynamique « Espoir Banlieue », afin d'accélérer la réalisation d'infrastructures prévues au contrat de projets avec la Région Île-de-France.

La répartition des engagements de l'État dans les contrats de projets 2007-2013 (hors programmes connexes) était la suivante :

Mode de transport	En M€
Ports maritimes	260,7
Ferroviaire classique (dont régénération)	1 566,4
Études et AF des LGV	151,2
Transport combiné	136,7
Transports collectifs Île-de-France	766
TCSF Province	176
Fluvial	217,7
<b>TOTAL contrats de projets (part État)</b>	<b>3 274,87</b>

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, ces crédits provenant exclusivement de fonds de concours de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) versés au programme 203.

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

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

Concernant l'exécution financière des contrats de plan 2007-2013, fin 2014, le taux final global de mise en place des ressources État a atteint 86 %. Les autorisations d'engagement mises en place au titre de la programmation 2015 sont issues des reports de ressources 2014 versées par l'AFITF au programme 203. Le taux de mise en place des crédits (en AE) était compris entre 57 % à 93 % pour les régions métropolitaines. En termes de crédits de paiement, le montant total national restant à payer par l'État s'élève à 612,86 M€ au 1<sup>er</sup> janvier 2017 sur un montant total national de 2 787,17 M€ (soit environ 22% des montants engagés au titre des crédits transports).

### Contrats de plan État-Régions 2015-2020 – Volet mobilité multimodale – programme 203

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 co-financeurs (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, les opérations routières ont donc été réintégrées dans les contrats de plan, alors qu'elles faisaient l'objet d'une contractualisation distincte dans le cadre des Plans de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) jusqu'en 2014.

Le Gouvernement a engagé, le 8 mars 2016, par courrier du Premier ministre aux préfets de région, une étape dite « de revoyure » des contrats métropolitains signés en 2015 (hors régions d'outre mer). L'objectif de ce processus, finalisé par des avenants aux contrats signés fin 2016 et au premier semestre 2017 pour l'ensemble des régions métropolitaines, hors région Auvergne – Rhône Alpes, était de définir en concertation avec les nouveaux exécutifs régionaux, les éventuels ajustements à introduire par rapport aux opérations ou à leurs montants inscrits aux contrats initiaux. Au niveau national, les ressources supplémentaires inscrites par l'État dans le cadre du processus de revoyure, au titre des transports (programme 203) s'est élevé à 220 M€ environ, soit 3,5% du montant total initial des financements État inscrits aux CPER. Par ailleurs, pour la Guyane, dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'urgence, un avenant au contrat a inscrit un complément de 100 M€ au titre du volet routier (doublement du pont du Larivot).

Au regard des montants inscrits aux contrats de plan (CPER et CPIER Vallée de la Seine et Plan Rhône) et des avenants signés relatifs à la revoyure, les ressources totales que l'État envisage de consacrer, tous modes confondus, au volet mobilité multimodale s'établissent à 7 160 M€, auxquels s'ajoutent les crédits VNF au titre des aménagements fluviaux (CPER et CPIER).

Au total, l'engagement national de l'État, régions d'outre mer comprises, pour l'ensemble des CPER et CPIER, se décompose comme suit :

	Crédits transports de l'Etat relevant du programme 203 inscrits aux CPER et CPIER (M€)						
	Total tous modes (yc fluvial)	Total fer Etat	Total fluvial Etat	Total routes Etat	Total ports Etat	Total transports collectifs Etat	Total circulations douces - Mobilités actives Etat
<b>Montants CPER</b>	<b>7 004,19</b>	2 041,07	2,40	3 282,47	255,32	1 412,10	10,82
<b>Montant CPIER Vallée de la Seine</b>	<b>141,68</b>	51,36	0,00	0,00	90,32	0,00	0,00
<b>Montant CPIER Plan Rhône</b>	<b>14,16</b>	0,00	0,00	0,00	14,16	0,00	0,00
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>7 160,02</b>	<b>2 092,43</b>	<b>2,40</b>	<b>3 282,47</b>	<b>359,80</b>	<b>1 412,10</b>	<b>10,82</b>

Pour la région Auvergne-Rhône-Alpes, seul un protocole ayant été signé entre l'Etat et la région, l'avenant étant non signé, les montants pris en compte sont ceux des CPER Auvergne et Rhône-Alpes signés en 2015

- volet ferroviaire : 2 092,43 M€
- volet routier : 3 282,47 M€
- volet fluvial : 2,4 M€ (État – non compris VNF)

- volet portuaire : 359,80 M€
- volet transports collectifs (Île-de-France) : 1412,1 M€
- volet circulations douces et mobilités actives : 10,82 M€

Tous financeurs confondus, - État, régions, départements, autres collectivités, opérateurs (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.

Par ailleurs, les ressources consacrées aux transports collectifs en Île-de-France représentent à elles seules plus de 7,66 Md€, soit plus du 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 2016

Fin 2016, à l'issue de la deuxième année de mise en œuvre des contrats État-Région et des CPIER Vallée de la Seine et Plan Rhône, le taux global national de mise en place des ressources de l'État (autorisations d'engagement – AE) est de 19,5% par rapport au montant total inscrit, revoyure incluse, soit 1 396,04 M€ d'AE État mis en place sur les 7 160,03 M€ inscrits.

### Programmations prévisionnelles 2017 et 2018

Dans le cadre du budget 2017 de l'AFITF, il est prévu de mobiliser un montant total de 684 M€ d'AE de crédits État pour la troisième année de mise en œuvre des CPER 2015-2020, dont environ 300 M€ au titre des routes, 160 M€ pour le fer, 183 M€ pour les transports collectifs d'Île-de-France et les circulations douces (véloroutes, voies vertes, ...), 40 M€ pour les ports et 0,5 M€ pour les aménagements fluviaux en Guyane.

### SUBVENTIONS AUX OPÉRATEURS

Opérateur	(en milliers d'euros)	
	AE PLF 2018	CP PLF 2018
<b>VNF - Voies navigables de France (P203)</b>	<b>251 416</b>	<b>251 416</b>
Subvention pour charges de service public	251 416	251 416
<b>Total</b>	<b>251 416</b>	<b>251 416</b>
Total des subventions pour charges de service public	251 416	251 416
Total des dotations en fonds propres		
Total des transferts		

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

### ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2017

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2016 (RAP 2016)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2016 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2016	AE LFI 2017 + reports 2016 vers 2017 + DAV et DANN du 20/07/2017 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2017 + reports 2016 vers 2017 + DAV et DANN du 20/07/2017 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2017
4 177 349 025		5 153 009 826	4 706 133 467	4 250 000 000

### ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP au-delà de 2020
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2017	CP demandés sur AE antérieures à 2018 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2019 sur AE antérieures à 2018	Estimation des CP 2020 sur AE antérieures à 2018	Estimation des CP au-delà de 2020 sur AE antérieures à 2018
4 250 000 000	50 000 000 1 350 000 000	1 000 000 000	1 000 000 000	850 000 000
AE nouvelles pour 2018 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2018 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2019 sur AE nouvelles en 2018	Estimation des CP 2020 sur AE nouvelles en 2018	Estimation des CP au-delà de 2020 sur AE nouvelles en 2018
3 227 182 318 1 357 500 000	3 109 611 710 129 179 887	450 000 000	450 000 000	445 890 721
<b>Totaux</b>	<b>4 638 791 597</b>	<b>1 450 000 000</b>	<b>1 450 000 000</b>	<b>1 295 890 721</b>

### CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2018

CP 2018 demandés sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018	CP 2019 sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018	CP 2020 sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018	CP au-delà de 2020 sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018
70,6 %	9,8 %	9,8 %	9,7 %

Les restes à payer sont évalués à 4,3 Md€ au 31 décembre 2017, en légère augmentation de + 0,1 Md€ par rapport à fin 2016 (4,2 Md€).

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



## JUSTIFICATION PAR ACTION

## ACTION N° 01

%

## Routes - développement

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement				461 000 000
Crédits de paiement				567 746 256

L'action « Routes-Développement » (anciennement action 01« Développement des infrastructures routières ») 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 strictement l'augmentation de la capacité du réseau routier au traitement des points de congestion chronique, des problèmes de sécurité ou des besoins de dessertes des territoires et des grands pôles économiques, ainsi que d'amélioration de la qualité de la vie (protection contre les nuisances sonores etc.).

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

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

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

Dans le cadre général d'une réorientation des priorités de la politique des transports définie par le Gouvernement, le financement de nouvelles étapes de ces grands projets de développement des réseaux fera l'objet d'une pause et d'une réinterrogation menée dans le cadre des Assises de la mobilité prévues à l'automne 2017. Ces Assises de la mobilité ont vocation à préparer une loi d'orientation sur la mobilité prévue début 2018 à laquelle sera adossée une programmation de financement des infrastructures, proposée par le conseil d'orientation des infrastructures.

Le 30 octobre 2014, l'État a décidé de résilier le contrat de partenariat conclu avec Écomouv' SAS. L'indemnité globale à verser à Écomouv' SAS a été arrêté à hauteur de 958 M€. 528 M€ ont été dépensés et versés par l'AFITF dans ce cadre en 2015, 47 M€ en 2016, 48 M€ en 2017, le solde de l'indemnité est ensuite échelonné jusqu'en 2024.

## 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.*

L'AFITF, dont l'action est présentée dans le volet « Opérateurs » du programme, devrait contribuer à hauteur de 291 M€ en AE et à 397,7 M€ en CP au développement des infrastructures routières.

Les participations versées par les collectivités territoriales à l'État, au titre des opérations cofinancées, sont évaluées à 170M€ en AE et en CP ; soit un total attendu de 461M€ en AE et 568 M€ en CP.

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

Ces moyens permettront également de continuer à financer le contrat de partenariat de la rocade L2 à Marseille (L2).

### Principales mises en service prévues en 2018

Voie	Libellé opération	Longueur (Km)	Montant (M€ courants)
RN88	Contournement du Puy	8,1	192,1
RN70	RCEA – Aménagement à 2x2 voies entre Blanzay et Montchanin	7,7	43,0
RN70	RCEA – Aménagement à 2x2 voies entre Palinges et Gévelard	5,0	16,0
RN2	Déviations de Gondreville	4,5	30,1
RN2	Déviations de Vaumoise	2,8	29,0
RN44	Déviations de Chépy	8,4	32,1
A304	Prolongement de l'A34 jusqu'à la frontière belge	31,4	483,0
RN844	Aménagements sur le périphérique Nord de Nantes	2,0	12,5
RN82	Mise à 2x2 voies entre Neulise et Balbigny	5,3	59,6

### Principales opérations en cours de travaux ou susceptibles d'être lancées en 2018

Voie	Libellé de l'opération
RN353	Rocade sud de Strasbourg (seconde phase)
A36	Mise à 2x3 voies de la rocade de Mulhouse entre RN66 et RD430
A630	Rocade de Bordeaux – Mise à 2x3 voies entre l'A63 et le pont d'Aquitaine
RN88	Déviations du Puy-en-Velay
RN7	Déviations de Villeneuve-sur-Allier
RN122	Déviations de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement d'Aurillac
RN7	Mise à 2x2 voies entre Saint-Pierre-le-Moûtier et le département de l'Allier
RCEA	Accélération des aménagements à 2x2 voies

Voie	Libellé de l'opération
RN164	Déviations de Chateaufort-du-Faou
RN19	Déviations de Port-sur-Saône
RN57	Aménagement à 2x2 voies entre Devecey, l'A36 et la RN57
RN1 (Guyane)	Echangeur des Maringouins
RN2 (Guyane)	Aménagement de la section Balata - PROGT
N814	Sécurisation du boulevard périphérique de Caen
RN27	Mise à 2x2 voies Manéhouville - Dieppe
RN13	Déviations sud-ouest d'Evreux
RN1338	Aménagement des accès définitifs du pont Flaubert rive gauche
RN19	Déviations de Boissy-Saint-Léger
A104	Contournement Est de Roissy (tranche 1)
A14/A86	Echangeur A14/A86 (bretelle B5)
N104	Elargissement entre l'A4 et la RN4
A4/A86	Aménagement du pont de Nogent
RN116	Déviations du Joncet
RN88	Rocade ouest de Mende
RN52	VR52 entre A4 et Vitry
RN4	Mise à 2x2 voies de la section Saint Georges - Heming
RN88	Contournement de Baraqueville
RN124	Déviations de Gimont
A620	Mise à 2x3 voies de la section Rangueil-Palays
RN125	Déviations de Saint-Béat
RN17	Mise à 2x2 voies entre Vimy et Avion
RN94	Rocade de Gap
RN10	Déviations de Reignac - Chevanceaux
RN141	Aménagement à 2x2 voies de la section La Vigerie-Epineuil
RN141	Déviations de Roumazières-La Péruse
A450-A7	Aménagement du nœud d'échanges A450-A7-RD383
A47	Requalification de la traversée de Givors
RN102	Contournement nord du Teil
RN171	Déviations de Bouvron

**ACTION N° 04****10,0 %****Routes - entretien**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		321 179 608	<b>321 179 608</b>	479 000 000
Crédits de paiement		320 000 000	<b>320 000 000</b>	487 000 000

La priorité fixée par le Gouvernement dans le domaine des transports en 2018 se porte sur les transports du quotidien. Cette priorité se traduit notamment par la recherche du maintien de la qualité de la sécurité et de l'efficacité des réseaux de transport existants et leur optimisation afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de

confort pour les usagers. Dans ce contexte, le grand plan d'investissement prévoit une augmentation des crédits de cette action consacrée à l'entretien routier et à la régénération du réseau en 2018 de 100 M€ par rapport à 2017.

L'action « Routes-entretien » (anciennement action 12 « Entretien et exploitation du réseau routier national ») 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 régénération routières, aux aménagements de sécurité (notamment relatifs aux tunnels routiers), ainsi qu'à la gestion du trafic et à l'information routière des usagers. Onze directions interdépartementales des routes (DIR) assurent chacune en moyenne l'entretien de 1 100 kilomètres d'axes structurants définis selon une logique d'itinéraire.

#### La préservation du patrimoine

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

#### La sécurité des usagers et le respect des réglementations

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

- respecter les normes minimales requises et les prescriptions imposées par les arrêtés préfectoraux (conditions minimales d'exploitation des tunnels ou autorisations loi sur l'eau par exemple);
- s'adapter aux nouvelles réglementations et normes, en mettant notamment en œuvre depuis 2000 un grand programme de mise en sécurité des tunnels routiers de longueur supérieure à 300m;
- 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 24h/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 ;
- 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 régénération 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 relative aux prestations principales que doit assurer le concessionnaire. La DGITM veille à l'adaptation de ces contrats et à leur respect.

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>192 707 765</b>	<b>192 000 000</b>
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	192 707 765	192 000 000
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>125 260 047</b>	<b>124 800 000</b>
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	125 260 047	124 800 000
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>3 211 796</b>	<b>3 200 000</b>
Transferts aux collectivités territoriales	3 211 796	3 200 000
<b>Total</b>	<b>321 179 608</b>	<b>320 000 000</b>

*Ce paragraphe présente les crédits votés en loi de finances. A ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.*

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

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

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

#### 1) Préservation du patrimoine

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

##### *Chaussées :*

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

**Entretien préventif** : l'ensemble des interventions réalisées avant que les dégradations n'atteignent une gravité pouvant mettre en cause la conservation de la chaussée, la sécurité et le confort des usagers, et l'intégrité de la couche de surface. Ces travaux sont mis en œuvre sur des chaussées ne présentant pas d'importants défauts structurels et consistent en un renouvellement de la couche de surface. Ces travaux doivent permettre d'éviter d'avoir à mettre en œuvre ultérieurement des opérations de grosses réparations très onéreuses. Ces dernières années, le taux de renouvellement annuel des couches de surface a été de l'ordre de 4 à 5 % de la surface totale des chaussées, soit un renouvellement tous les 20 à 25 ans en moyenne.

**Régénération** : l'ensemble des actions consistant à renforcer les structures atteignant leur limite de sollicitation, à requalifier les chaussées sous-dimensionnées au regard du trafic supporté et à combler les retards pris dans l'entretien préventif. Ce programme concerne en priorité les sections de faible longueur dont les chaussées sont fortement dégradées.

**Ouvrages d'art** : ce poste comprend notamment la maintenance, l'inspection, le nettoyage 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. Cette diminution s'est en partie faite au détriment d'une augmentation du taux d'ouvrages dont la structure est altérée (ouvrages classés 3). La dotation prévue vise à réduire le nombre d'ouvrages classés 3 et 3U, tout en poursuivant les efforts sur les ouvrages classés 2E afin de prévenir leur dégradation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3) Moyens nécessaires aux services

L'action 04 finance les dépenses de fonctionnement des DIR dont celles liées aux services en gaz et électricité. Le service des achats de l'État a conclu avec EDF un accord-cadre pour la fourniture d'électricité aux services de l'État à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2015 jusqu'au 31 décembre 2017 et a notifié les marchés subséquents correspondants. Un avenant à cet accord-cadre vient couvrir la période 2017-2019 pour le marché EDF petite puissance (1,7 M€ en AE et CP pour 2018) et la période 2018-2019 pour le marché EDF grande puissance (8,7 M€ en AE et CP pour 2018).

En outre, un nouvel accord-cadre interministériel piloté par la DAE couvre la période 2018-2019 pour la fourniture de gaz, quelle que soit la puissance des sites (0,6 M€ en AE et CP pour 2018).

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

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

### 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 2018 à hauteur de 474 M€ en AE et 482 M€ en CP aux programmes d'investissement de mise en sécurité et de maintien en sécurité des tunnels ; d'équipements dynamiques et de gestion de trafic ; de régénération des chaussées, des ouvrages d'art et équipements ; d'aménagements de sécurité ; d'aménagement des aires de stationnement du réseau routier national non concédé. Dans le cadre du grand plan d'investissement, les financements dédiés à la régénération des chaussées, des ouvrages d'art et d'équipements sera augmenté de 100 M€ par rapport à 2017.

Par ailleurs, divers fonds de concours sont attendus pour un montant de 5 M€ en AE et en CP correspondant à la participation de collectivités ou à des tiers privés pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier national.

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

#### Régénération routière :

- RN141 et RN137 entre Angoulême et Saintes – Nouvelle-Aquitaine
- A6a et A6b enrobés phoniques – Île-de-France
- RN7 dans la Drôme – Auvergne-Rhône-Alpes
- RN149 dans la Vienne et les Deux-Sèvres – Nouvelle-Aquitaine
- A31 entre Nancy et Metz – Grand Est
- RN12 – Île-de-France
- A75 Nord (Clermont-Ferrand) – Auvergne-Rhône-Alpes
- RN568 Marseille-Nîmes – PACA

- RN356 et A22 à Lille – Hauts-de-France
- RN12 Houdan-Lalacelle – Île-de-France/Normandie
- RN24 Rennes-Lorient – Bretagne
- A64-VRU Toulouse – Occitanie
- A28-RN28 Abbeville-Rouen – Normandie/Hauts-de-France
- RN2 – Guyane
- A1 – Île-de-France
- RN116 - Occitanie
- A55 viaduc de Caronte – PACA ;
- A630 pont d'Aquitaine – Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes ;
- RN88 viaduc de la Ricamarie – Auvergne-Rhône-Alpes ;
- les bassins du réseau de la DIR Méditerranée - Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon ;
- A22- RN356 - les dispositifs de retenue, la signalisation et l'assainissement – Normandie/Hauts-de-France ;
- A22 - le traitement de la pollution au chrome au sein des remblais - Normandie/Hauts-de-France ;
- A20 - la minéralisation d'une section du terre plein central – Centre-Val de Loire ;
- A68 - la requalification environnementale (protection de la ressource en eau et faune) – Occitanie ;
- des opérations d'entretien préventif des chaussées sur l'ensemble du réseau routier national non concédé.

#### Mise en sécurité des tunnels :

- en Île-de-France : la fin des travaux de Bobigny-Lumen sur l'A86, les travaux pour les tunnels de Moulin et de Guy Môquet sur l'A86 et la poursuite des études pour les derniers tunnels à moderniser
- la poursuite des travaux de mise en sécurité du tunnel de Siaix (RN90) en Savoie;
- la poursuite des études de mise en sécurité du tunnel de la Grand-Mare (RN28) en Seine-Maritime.

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

- les aménagements découlant des démarches SURE, notamment sur les RN19, RN7,
- RN532, RN147, RN102, RN568, RN13 ;
- la lutte contre les prises à contresens par le renforcement de la
- signalisation au niveau des échangeurs et des aires de repos et de service ;
- le traitement des obstacles latéraux ;
- les aménagements sur routes à forte pente ;
- la sécurisation des passages à niveau non préoccupants ;
- la lutte contre l'hypovigilance sur autoroute par l'implantation de
- dispositifs d'alerte sonore en rive droite de chaussée ;
- les aménagements pour la sécurité des agents (sécurisation des accès aux
- équipements dynamiques d'exploitation, pré-séquençage de signalisation
- temporaire, installation d'ITPC à ouverture rapide)

#### Gestion de trafic et équipements dynamiques

Ces investissements, qui ont vocation à optimiser la gestion du trafic, consisteront à informer les usagers, à réguler les accès ou/et les vitesses et à favoriser le partage de la voirie. Les principales opérations prévues en 2018 pourront concerner :

- la mise en place de la régulation des accès et de la régulation dynamique des vitesses sur la rocade de Bordeaux ;
- l'extension des régulations d'accès et des vitesses sur les voies structurantes de l'agglomération lilloise ;
- la poursuite du déploiement de la régulation d'accès sur les bretelles du réseau routier national non concédé et la finalisation des travaux des voies réservées aux bus sur l'A10 et l'A12, en Île-de-France ;
- la mise en place de la régulation d'accès et régulation des vitesses sur l'A47, l'A72 et la RN88 à Saint-Étienne ;
- la poursuite du déploiement des équipements du boulevard périphérique de Nantes ;
- la réalisation de la 3ème phase de la voie réservée aux transports en commun sur l'A51 (Aix – Marseille).



Aires de service et de repos

Les aires suivantes pourront être aménagées en 2018:

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

**CONTRIBUTION AU GRAND PLAN D'INVESTISSEMENT**

	Titre 2	Hors Titre 2	Total
Autorisations d'engagements		100 000 000	100 000 000
Crédits de paiement		100 000 000	100 000 000

Le grand plan d'investissement soutient la régénération et la modernisation du réseau routier en finançant un effort de 100 millions d'euros supplémentaires investis en 2018 par rapport à 2017 permettant de se rapprocher des besoins du réseau. Ce financement sera versé par l'AFITF au programme 203 « Infrastructures et services de transport » par voie de fonds de concours.

**ACTION N° 41****75,0 %****Ferroviaire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		2 420 362 316	<b>2 420 362 316</b>	170 000 000
Crédits de paiement		2 421 612 316	<b>2 421 612 316</b>	169 277 530

L'action Ferroviaire (anciennement part de l'action 10 « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires ») 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.

Le maintien et l'amélioration du niveau de sécurité des transports ferroviaires nécessitent à la fois des travaux de sécurisation – suppression de passages à niveau, nouveaux systèmes de sécurité en tunnel... – et une mobilisation de l'ensemble des acteurs, en particulier l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), qui augmente d'année en année le nombre des contrôles réalisés.

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**

Pour atteindre ses objectifs de développement durable, la politique des transports doit d'abord garantir la qualité, la fiabilité et l'efficacité des réseaux existants au bénéfice des services de transport de voyageurs, en particulier les trains du quotidien, et de fret.

Cette orientation a été confortée, en 2013, par les recommandations de la commission Mobilité 21, donnant la priorité à la rénovation et à la modernisation du réseau ferré national. Cette priorité donnée aux transports du quotidien est réaffirmée par le Gouvernement.

L'actualisation en 2012 de l'audit de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) sur l'état du réseau ferré national a en effet souligné que, si l'effort de régénération engagé à la suite de l'audit de 2005 – qui avait constaté la dégradation de l'état du réseau – a permis de ralentir son vieillissement, cet effort devait être poursuivi et surtout rationalisé en le concentrant sur le réseau structurant. Ce réseau principal, accueillant 90 % des circulations et 75 % des circulations TER, doit donc bénéficier d'une infrastructure renouvelée.

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 ainsi que dans le contrat pluriannuel de performance 2017-2026 entre l'État et SNCF-Réseau. Les objectifs prioritaires 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.

### Développement du réseau ferré national et européen

Concernant le développement récent du réseau, des opérations de grande ampleur se sont récemment achevées : la seconde phase de la LGV Est est désormais en service depuis le 3 juillet 2016 et les travaux des trois autres grands projets de lignes à grande vitesse (LGV) se terminent. Ils concernent :

- la mise en exploitation commerciale, le 2 juillet 2017, des lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux et Bretagne – Pays-de-la-Loire (BPL) entre Le Mans et Rennes ;

- la mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier prévue le 11 décembre 2017.

Enfin, d'autres grands projets ferroviaires ont été identifiés et hiérarchisés par la commission Mobilité 21. Toutefois, le Gouvernement a annoncé une « pause » dans ces grands projets d'infrastructure, afin de définir les voies permettant d'assurer la soutenabilité de leur financement. Les Assises de la mobilité organisées à l'automne 2017 ont vocation à préparer la loi d'orientation sur les mobilités prévue début 2018 dont l'un des volets fixera pour les années à venir les priorités d'investissement et le cadrage des moyens à y consacrer.

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>2 420 362 316</b>	<b>2 421 612 316</b>
Transferts aux entreprises	2 420 362 316	2 421 612 316
<b>Total</b>	<b>2 420 362 316</b>	<b>2 421 612 316</b>

*Ce paragraphe présente les crédits votés en loi de finances. A ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.*

#### DEPENSES D'INTERVENTION

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

Le détail des concours versés par l'État à SNCF-Réseau est le suivant (montants TTC) :

Subventions pour l'utilisation de l'infrastructure	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
par les trains régionaux de voyageurs	1 668,4	1 668,4
par les trains nationaux classiques de voyageurs	527,7	527,7
par les trains de fret	224,3	224,3
<b>Total des transferts directs TTC de l'État à SNCF-Réseau</b>	<b>2 420,4</b>	<b>2 420,4</b>

Au total, **2 420,4 M€ en AE et en CP** sont prévus en 2018. Le montant de concours du programme 203 à SNCF Réseau contribue pleinement à la mise en œuvre du contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau le 20 avril 2017.

Outre ces concours l'État pour la gestion de l'infrastructure, SNCF-Réseau dispose d'autres ressources, et en premier lieu le reste du produit des péages perçus sur l'utilisation des infrastructures en service, mais également du produit des cessions immobilières et de financements apportés par l'AFITF au titre de la mise aux normes du réseau. Ces ressources permettent de financer la maintenance (entretien et renouvellement), la modernisation et l'exploitation du réseau. Le financement des investissements de développement du réseau (infrastructures nouvelles) est assuré principalement par des concours spécifiques de l'État versé par l'AFITF, la participation financière des collectivités locales et de l'Union européenne, ainsi que des recettes de péages.

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

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

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

L'agence ferroviaire européenne 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 (il s'agit, dans notre pays, de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, EPSF), opérateur du programme 203.

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. Ces textes devront être transposés en droit français d'ici fin 2018.

Les concours de l'État à destination du gestionnaire d'infrastructure, attachés à l'équilibre économique de l'utilisation du réseau par les différents types de services ferroviaires, se répartissent ainsi pour 2018 :

- 1 668,4 M€ (TTC) (hors transfert au titre de la redevance quai) 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 ;
- 527,7 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 ») ;
- 224,3 M€ (TTC) pour le financement de l'utilisation du réseau ferré national par les trains de fret, y compris le complément de prix visant à contribuer au financement du coût marginal du fret pour SNCF Réseau.

### 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, la société LFP, filiale de la SNCF et de l'ADIF a repris la gestion de cette ligne suite à la liquidation du concessionnaire TP Ferro.

**1,25 M€ de CP** sont prévus en 2018 pour le financement du transfert de l'exploitation et de la maintenance à la LFP ainsi que pour couvrir le déficit d'exploitation de la ligne.

### FONDS DE CONCOURS

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

La prévision de fonds de concours venant abonder les moyens de l'action « Ferroviaire » s'élève à 170 M€ en AE et 169,3 M€ en CP.

Ces fonds de concours proviennent de l'AFITF. Ces montants correspondent à la part de l'État au financement des opérations contractualisées dans les contrats de plan État-régions 2015-2020 et les contrats de projets 2007-2013 pour le volet ferroviaire.

Les principales opérations financées sur cette enveloppe en 2017 sont les suivantes :

- lancement des travaux de la 4<sup>e</sup> voie Vendenheim – Strasbourg (Grand-Est) ;
- lancement des travaux de la phase 1 de l'électrification de la ligne Paris-Troyes (Grand-Est et Île-de-France) ;
- poursuite des travaux d'installations permanentes de contre-sens de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) sur la section La Souterraine – Le Palais (Nouvelle Aquitaine) ;
- lancement des travaux principaux de la voie L de la gare de Lyon-Part-Dieu (Auvergne – Rhône-Alpes), dans le cadre des projets concernant le nœud ferroviaire lyonnais ;
- travaux d'accessibilité des gares de Dijon et Dôle (Bourgogne Franche-Comté) ;
- travaux de renouvellement des voies de la section Argentan – Flers sur la ligne Paris – Granville (Normandie) ;
- études de projet de la voie mère de desserte du port de Calais (Hauts-de-France) ;
- études de projet et travaux de réaménagement de la gare de Compiègne (Hauts-de-France) ;
- lancement des travaux de modernisation de la ligne Marseille – Aix (Provence Alpes Côte d'Azur) ;
- travaux du terminus technique d'Ancenis sur la ligne structurante Nantes – Angers – Sablé (Pays de la Loire).

### CONTRIBUTION AU GRAND PLAN D'INVESTISSEMENT

	Titre 2	Hors Titre 2	Total
Autorisations d'engagements		240 000 000	240 000 000
Crédits de paiement		240 000 000	240 000 000

Le grand plan d'investissement comporte une action relative à la rénovation du réseau ferré national : elle s'inscrit pleinement dans la perspective du contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau et qui vise notamment à

garantir un haut niveau de sécurité des personnes et des biens sur le réseau à travers, notamment, une consolidation de l'effort de maintenance. En 2018, le contrat de performance prévoit ainsi une augmentation de 240 M€ des dépenses d'investissement de SNCF Réseau en faveur à la fois du renouvellement et de la performance, mais également de la mise en conformité et des investissements industriels.

Ces investissements sont financés par l'ensemble des ressources du gestionnaire d'infrastructure.

**ACTION N° 42****7,8 %****Voies navigables**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		251 415 663	<b>251 415 663</b>	1 300 000
Crédits de paiement		251 415 663	<b>251 415 663</b>	1 400 000

L'action « Voies navigables » (anciennement part de l'action 11« Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires ») s'inscrit dans la politique de développement durable dans le cadre de la transition énergétique et environnementale de la France.

La part modale globale du transport fluvial demeure encore faible, en raison notamment de la part limitée du territoire desservi par les voies navigables, mais le trafic de marchandises conteneurisées par voie navigable après avoir doublé entre 2000 et 2006 continue à progresser. Même si la crise économique et son impact sur les échanges mondiaux freine cette croissance, le trafic continue à se développer, en raison notamment de sa fiabilité et des possibilités d'accès direct du trafic de fret aux ports maritimes ou aux zones urbaines saturées. Le transport fluvial ou fluviomaritime présente un intérêt certain pour décongestionner la route et améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses. Il présente également un bilan énergétique particulièrement favorable.

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) est en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la modernisation et du développement de 6 700 km de voies navigables. Il contribue au développement du transport fluvial en assurant la qualité et la sécurité du réseau et des ouvrages ainsi que les services offerts aux usagers. Dans le cadre de son projet stratégique adopté fin 2015 et couvrant les années 2015 à 2020, VNF poursuit une politique de modernisation qui vise à améliorer la fiabilité et la sécurité du réseau. Les travaux portent notamment sur l'automatisation des écluses ou le renouvellement des barrages manuels obsolètes, pénibles et dangereux à manœuvrer.

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>251 415 663</b>	<b>251 415 663</b>
Subventions pour charges de service public	251 415 663	251 415 663
<b>Total</b>	<b>251 415 663</b>	<b>251 415 663</b>

**Subventions pour charges de service public**

**251,4 M€ en AE et en CP**, constituent la subvention pour charges de service public prévue au profit de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) au titre du PLF 2018, présentée dans la partie « Opérateurs » du projet annuel de performances.

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

À cet effet, un important programme d'investissement est prévu afin, d'une part, d'améliorer la sécurité de l'infrastructure pour les personnels, les usagers et les riverains et de rendre plus performantes les infrastructures fluviales, d'autre part. À ce titre, la priorité est donnée à la remise à niveau et la modernisation de ces dernières, afin d'optimiser les moyens nécessaires à leur entretien et leur exploitation.

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

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

Parallèlement à ces mesures visant à améliorer l'état de l'infrastructure qui, par un effort dans la durée, réduisent le besoin d'entretien et donc de ressources nécessaires, la définition de niveaux de services adaptés aux besoins sur le réseau principal et secondaire permettra, par une meilleure allocation des ressources en fonction de ces niveaux de service, de continuer à dégager des gains de productivité.

#### FONDS DE CONCOURS

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

Les moyens de l'action 42 sont complétés par des fonds de concours versés par l'AFITF pour l'entretien et le développement des infrastructures fluviales, Ils sont estimés à 1,3M€ en AE et 1,4M€ en CP destinés à financer les opérations relatives à l'entretien du domaine fluvial relevant de L'État.

#### **ACTION N° 43**

**2,2 %**

#### **Ports**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		70 894 836	<b>70 894 836</b>	27 350 000
Crédits de paiement		70 894 836	<b>70 894 836</b>	36 482 430

L'action « Ports » (anciennement part de l'action 11 « Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires ») s'inscrit pleinement dans la politique de développement durable dans le cadre de la transition énergétique et environnementale de la France.

#### INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Pour constituer une offre de transport massifié alternative au transport routier, le transport intra-européen maritime de marchandises doit se développer à partir des trois façades maritimes, en privilégiant notamment la desserte des ports par les modes ferroviaire et fluvial.

Le développement de la compétitivité des ports suppose principalement de maintenir un niveau de dragage et d'entretien des ouvrages d'accès aux ports qui soit adapté ainsi qu'un accroissement de la productivité des ports et, dans certains cas, une remise à niveau de leurs équipements aussi bien pour le transport transocéanique que pour le cabotage intracommunautaire. Elle nécessite de développer des liaisons performantes avec l'hinterland au moyen des modes massifiés.

Pour améliorer l'accueil du trafic maritime transocéanique et des liaisons maritimes à courte distance, des investissements importants ont été entrepris, tels que Port 2000 au Havre ou FOS 2XL à Marseille.

Les investissements donnent la priorité aux opérations s'inscrivant dans le cadre des orientations de la stratégie nationale portuaire et aux opérations relevant des projets stratégiques des grands ports maritimes qui ont été approuvés par leur conseil de surveillance. Ces investissements concernent notamment les infrastructures multimodales, l'amélioration et l'optimisation des infrastructures portuaires via l'extension du quai de Flandres à

Dunkerque, la préparation à l'installation d'activités logistiques et industrielles et l'amélioration des dessertes ferroviaires et fluviales de l'hinterland.

Par ailleurs, les quatre grands ports maritimes d'outre-mer en Guadeloupe, Guyane, Martinique et la Réunion investissent également afin d'assurer au mieux la desserte locale et développer de nouveaux trafics. Sur ce point, une partie des travaux de modernisation des infrastructures portuaires, permettant aux ports de Guadeloupe et de Martinique de profiter de l'ouverture du 3<sup>ème</sup> jeu d'écluse du canal de Panama, s'est achevée. L'un des principaux enjeux pour 2018, concernant les Antilles, consiste à conforter la hausse du trafic de transbordement de conteneurs, ce qui nécessite la poursuite des travaux de modernisation.

Les crédits budgétaires concernant les infrastructures portuaires recouvrent ainsi plusieurs domaines :

- les subventions aux grands ports maritimes contribuant à l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes ; ces travaux, pour les ports métropolitains, sont réalisés principalement au travers des moyens du groupement d'intérêt économique (GIE) Dragages-Ports ;
- les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages des ports maritimes de Saint-Pierre et de Miquelon, qui relèvent de l'État ;
- 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 ;
- les dépenses d'informatique portuaire, qui 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).

## SOUTIEN, RÉGULATION ET CONTRÔLE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS MARITIMES

L'action du programme 203 en la matière vise au respect des réglementations nationales et européennes afin de garantir un bon niveau de sécurité et une concurrence loyale.

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

Secteur de libre concurrence, hormis le cabotage national limité aux pavillons communautaires, le transport maritime est marqué par l'importance des conventions internationales et des règles européennes qui concernent tous les aspects : concurrence, sécurité, sûreté, environnement. Le rôle de l'État est de proposer et d'appuyer les évolutions conformes aux intérêts nationaux et à ceux des professionnels français au sein des instances internationales et européennes. Il est aussi de faire appliquer ces textes à l'occasion du passage dans les ports dont l'organisation est parfois décentralisée, mais dont 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
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>400 000</b>	<b>400 000</b>
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	400 000	400 000
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>70 494 836</b>	<b>70 494 836</b>
Transferts aux entreprises	70 494 836	70 494 836
<b>Total</b>	<b>70 894 836</b>	<b>70 894 836</b>

Les deux paragraphes par type de dépenses (fonctionnement et intervention) présentent les crédits votés en loi de finances. A ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.

## DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

*– Dépenses d'entretien et de fonctionnement relatives aux ports maritimes d'intérêt national et aux capitaineries*

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.

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 pas être imputées sur ces crédits.

**0,25 M€ en AE et en CP** sont prévus à ce titre, évalués à partir des dépenses effectivement constatées lors des derniers exercices.

*– Informatique portuaire*

**0,15 M€ en AE et en CP** sont prévus au titre de l'informatique portuaire. 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**

**64,75 M€ en AE et en CP** sont prévus en 2018, soit 19 M€ d'augmentation par rapport au précédent projet de loi de finances, pour l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes (GPM) et peuvent également être mobilisés pour le paiement d'éventuels contentieux. L'entretien consiste principalement au dragage des accès maritimes et des ouvrages des GPM. Ces travaux conduits dans les ports métropolitains sont réalisés principalement au travers des moyens du groupement d'intérêt économique (GIE) Dragages-Ports. Le schéma directeur de ce groupement contribue à une rationalisation et une modernisation du parc de dragues permettant d'améliorer la productivité du dragage. Il s'agit d'une augmentation des moyens par rapport au PLF 2017 d'environ 19 M€ qui fait notamment suite au Comité interministériel de la mer de 2016.



## Soutien du transport maritime ou fluvial

**0,65 M€ en AE et en CP** sont prévus en 2018 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. Le plan d'aide pour la période 2018-2022 a été transmis à la commission européenne fin juillet 2017. Il cible davantage les mesures stratégiques telles que le renouvellement de la flotte et sa qualité environnementale, notamment dans le contexte de la mise en œuvre du règlement « Engin mobile non routier » (EMNR) qui réduit significativement les plafonds d'émissions autorisés aux moteurs fluviaux neufs mais également en vue de réduire et de traiter les rejets à l'eau et les déchets.

Ce plan 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 trans-européens de transports (RTE-T) où la France est appelée à jouer un rôle déterminant.

Le budget prévisionnel du plan 2018-2022 est fixé à 16,5 M€ de financements publics pour les cinq années de sa mise en œuvre, avec une prise en charge majoritaire de la part de VNF et un soutien financier de l'État.

VNF et l'État solliciteront par ailleurs des participations financières extérieures auprès de différents institutions (Commission européenne, collectivités locales, etc.). Le budget du plan sera augmenté des éventuels abondements formalisés avec ces partenaires.

## Régulation et contrôle dans le domaine du transport maritime

**0,09 M€ en AE et en CP** sont prévus au titre du versement de subventions à des associations ou autres organismes contribuant à l'animation ou à la réflexion sur les évolutions portuaires, ainsi qu'à la promotion du transport maritime courte distance et des ports.

### Dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et de cessation anticipée d'activité

**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 l'entretien et le développement des infrastructures fluviales et portuaires.

Ils sont estimés à 27,4€ en AE et 36,5 M€ en CP et sont destinés à financer :

- la part de l'État dans les contrats de plan, de projet ou de développement pour le volet portuaire ;
- le plan de relance portuaire qui prévoyait le versement aux grands ports maritimes de 174 M€ sur 5 ans, complétant ainsi l'enveloppe inscrite pour les ports aux CPER 2007-2013 ;
- la participation de l'État aux opérations portuaires non contractualisées dans des contrats de projet ou de développement et relevant de l'État ou de ses établissements publics.

**ACTION N° 44****0,8 %****Transports collectifs**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		27 258 624	<b>27 258 624</b>	190 000 000
Crédits de paiement		27 258 624	<b>27 258 624</b>	185 173 671

L'action « Transports collectifs » (anciennement part des actions 10 « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires » et 13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurités des services de transports terrestres ») 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.

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. La participation financière de l'État est apportée par l'AFITF. Les collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage ou partenaires selon les projets, sont associées au développement des infrastructures auxquelles l'État participe financièrement.

S'agissant des transports collectifs en Île-de-France, la modernisation et le développement du réseau sont principalement financés par l'État, les collectivités et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF, au travers de ses contributions aux établissements publics), sous maîtrise d'ouvrage de la RATP et de SNCF-Réseau. Le projet de métro automatique du Grand Paris Express est, pour sa part, réalisé et financé par la Société du Grand Paris.

Hors Île-de-France, l'État participe au financement du développement du réseau de transports collectifs, sous la responsabilité des collectivités territoriales, dans le cadre d'appels à projets dont le financement est apporté directement par l'AFITF.

**Développement des transports collectifs**

Concernant le transport urbain de voyageurs, le développement des transports collectifs en site propre (TCSP) demeure un axe majeur de la politique de mobilité durable mise en œuvre par l'État en partenariat avec les collectivités territoriales.

Hors Île-de-France, au terme des deux premiers appels à projets en faveur des TCSP, 1,2 milliard d'euros a été engagé par l'État et plus de 1 000 km de lignes auront été construites ou mises en chantier. Un troisième appel à projets a été lancé au mois de mai 2013. Toujours dédié aux TCSP, il a néanmoins été élargi aux projets de mobilité durable, tels que les projets visant l'amélioration de la performance et de l'information multimodale pour les usagers des transports collectifs ou favorisant le report modal. Ses résultats ont été annoncés le 18 décembre 2014 : 99 projets bénéficieront d'un montant total d'aides de l'État de 450 M€. Le conventionnement de ces aides est en cours, en fonction de la maturité des projets. Les subventions des trois appels à projets sont apportées directement par l'AFITF.

En Île-de-France, la réalisation du Grand Paris Express et celle du plan de mobilisation pour les transports collectifs visent à répondre aux enjeux de modernisation, de développement et de désengorgement du réseau existant. À compter de 2015 et au-delà, la déclinaison opérationnelle du plan de mobilisation des transports s'est notamment traduite par la signature le 9 juillet 2015 du CPER 2015-2020 (et de son avenant le 7 février 2017).

**Accessibilité de tous aux transports collectifs - Tarifs sociaux**

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

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>27 258 624</b>	<b>27 258 624</b>
Transferts aux entreprises	20 351 745	20 351 745
Transferts aux collectivités territoriales	6 456 879	6 456 879
Transferts aux autres collectivités	450 000	450 000
<b>Total</b>	<b>27 258 624</b>	<b>27 258 624</b>

*Ce paragraphe présente les crédits votés en loi de finances. A ceux-ci s'additionnent les crédits de fonds de concours qui sont présentés dans un second temps.*

## DEPENSES D'INTERVENTION

**Compensations sociales en faveur de la politique de mobilité**

**20,4 M€ en AE et CP** sont prévus au titre de la compensation à SNCF Mobilités des tarifications sociales nationales. Ces dernières sont mises en œuvre à la demande de l'État sur les services d'intérêt national, dans le but de favoriser l'accès de certaines catégories sociales au transport ferroviaire. Les tarifs sociaux, au nombre de huit, ont été créés par la loi ou par décision ministérielle. Ils offrent des réductions plus ou moins importantes (jusqu'à la gratuité). Les conditions d'éligibilité reposent sur des critères physiques (handicap, âge), économiques (situation professionnelle) ou familiaux (nombre d'enfants). Sur ces huit tarifications, trois d'entre elles représentent presque 90 % du trafic lié aux tarifs sociaux. Il s'agit, par ordre décroissant d'utilisation : des billets familles nombreuses, des billets d'allers-retours populaires, des abonnements élèves, étudiants et apprentis. L'utilisation des cinq autres dispositifs (abonnement de travail, tarif réformés et pensionnés de guerre, tarif accompagnateur de personnes handicapées civiles, tarif promenade d'enfants et permis de visite aux tombes) est plus limitée.

**Promotion de la politique des transports**

**1,75 M€** en AE et en CP sont prévus au titre de la contribution de l'État au financement des enquêtes-ménages-déplacements (EMD) et d'autres actions relatives à la mobilité. Les EMD constituent une source essentielle de connaissance de la mobilité urbaine et de son évolution sur une longue période. Leur fiabilité est largement reconnue. La relance du soutien aux transports collectifs dans le cadre des appels à projets lancés (appel à projets en faveur des transports urbains) a confirmé la nécessité d'un accompagnement de l'État en la matière.

Par ailleurs, ces crédits concourent à la réalisation d'études relatives à la mobilité des personnes, d'outils de modélisation (modèles informatiques) et d'expériences innovantes dans le cadre de la relance des transports collectifs, du développement des modes actifs et des nouvelles pratiques de déplacements (covoiturage, auto-partage...).

**0,45 M€** en AE et en CP sont prévus pour favoriser le développement de l'usage du vélo et notamment la complémentarité de ce mode de déplacement avec les transports collectifs, en appui des propositions et des actions du coordonnateur interministériel nommé à cet effet.

**Loi SRU**

Les crédits d'intervention de l'action 44 couvrent enfin les sommes dues aux collectivités dans le cadre de l'application de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, appelée « loi SRU » (article L.2121-8 du code des transports). En 2018, **4,7 M€ en AE et CP** sont ainsi prévus au titre de la compensation due par l'État à la région Grand-Est suite à la mise en service de la deuxième tranche de la LGV Est.

## FONDS DE CONCOURS

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

La prévision de fonds de concours venant abonder les moyens de l'action « transports collectifs » s'élève à 190 M€ en AE et 185,2 M€ en CP pour 2018. En conformité avec les orientations gouvernementales sur la priorité à accorder aux transports du quotidien, ces moyens ont été augmentés en 2018 par rapport à 2017 (+ 7 M€ en AE et +35 M€ en CP).

Ces fonds de concours proviennent de l'AFITF. Ces montants correspondent à la part de l'État dans le financement des opérations contractualisées (CPER 2015-2020 et contrats de projets 2007-2013) pour les volets transports collectifs, et principalement en Île-de-France afin de permettre la réalisation du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France (prolongement du RER E, schémas directeurs des RER, prolongement de la ligne 11 du métro, lignes tangentielles et de tramway, etc.).

### ACTION N° 45

2,4 %

#### Transports combinés

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		77 409 039	<b>77 409 039</b>	
Crédits de paiement		22 409 039	<b>22 409 039</b>	3 250 000

L'action 45 (anciennement part des actions 10 « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires », 13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transport terrestres » et 14 « Soutien, régulation, contrôle dans le domaine des transports fluviaux, maritimes et aériens ») recouvre le développement par l'État de modes de transports alternatifs à la route dans le cadre du transport combiné. Cet objectif de report modal a vocation à répondre aux exigences d'une politique de développement durable de l'économie dans le cadre de la transition énergétique et environnementale de la France.

L'État a renouvelé en 2013 son régime d'aides au transport combiné, instauré en 2003, consistant à accorder une aide financière aux transports par la route utilisant sur une partie de leur parcours un mode alternatif (ferroviaire, fluvial ou maritime). Les réflexions ont été lancées sur le futur dispositif à mettre en œuvre au-delà de 2018. 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. Le 1<sup>er</sup> août 2017, a été lancée la 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.

D'autres services sont opérationnels, comme l'autoroute ferroviaire Perpignan/Luxembourg, dont les trafics sont en forte croissance (+15,5%) sur les sept premiers mois de 2017 par rapport à la même période en 2016, et le service Perpignan/Calais exploité depuis le début de l'année, ou en cours de mise au point, comme le service Calais/Orbassano.

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique 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. Un premier appel à manifestation d'intérêt auprès des constructeurs de matériels roulants s'est achevé en juin dernier, en vue de documenter les consultations à venir respectivement sur les axes Atlantique et Méditerranée pour identifier les services envisagés par les opérateurs.

#### Autoroutes de la mer

Le développement du transport fluvial, du transport maritime à courte distance (cabotage maritime) et des autoroutes de la mer répond à la volonté de report modal.

S'agissant des autoroutes de la mer (ADM), celles entre la France et l'Espagne ont ainsi fait l'objet d'un accord international en 2009 visant au soutien, à parité des États, de deux services sélectionnés après consultation internationale. Ces deux services ont également bénéficié d'un soutien communautaire au titre du Programme Marco Polo.

- Le service exploité entre Nantes et Gijón par la compagnie Louis-Dreyfus Armateurs (LDA) entre septembre 2010 et septembre 2014 avait dû être interrompu face à la concurrence tarifaire et la grande flexibilité du transport routier longue distance. Une nouvelle démarche auprès des acteurs intéressés a été relancée à l'été 2017 (échéance de mise en service fixée à fin 2017).

- Le second projet porte sur le renforcement de la ligne Nantes-Vigo, qui a bénéficié d'un soutien communautaire relatif à des aménagements portuaires en France et en Espagne (nouveau quai à Nantes). Les États ont signé en novembre 2015 une convention d'exploitation d'une durée de 7 ans avec la société opératrice (Suardiaz). La convention prévoit un compte-rendu détaillé et régulier de la part de l'exploitant (volumes de trafic par catégories de véhicules, conformité de la qualité du service). Les premiers résultats sont encourageants mais l'objectif est de développer de nouveaux trafics au-delà des flux préexistants. En s'adossant à ce service, l'opérateur développe également un nouveau service à partir de Vigo reliant le Maroc (Tanger), et un projet avec le Benelux (Zeebrugge).

Enfin, la France et l'Espagne sont associées, aux côtés de l'Italie et du Portugal, dans le cadre d'une étude de faisabilité d'un dispositif d'aide aux chargeurs recourant aux autoroutes de la mer (type « Ecobonus »). Cette démarche conjointe doit permettre de faire évoluer les outils en faveur des services d'autoroute de la mer en Europe puisque leur équilibre financier reste fragile (en particulier face à la concurrence du tout routier).

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>77 409 039</b>	<b>22 409 039</b>
Transferts aux entreprises	77 409 039	22 409 039
<b>Total</b>	<b>77 409 039</b>	<b>22 409 039</b>

### DEPENSES D'INTERVENTION

#### Soutien au transport combiné

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

**10,4 M€ en AE et CP** sont destinés au soutien du transport combiné ferroviaire. Les crédits couvrent deux types de dépenses :

- le financement de services d'autoroutes ferroviaires, notamment du nouveau service public de feroutage franco-italien, qui doit succéder au service exploité depuis 2003 entre Aiton et Orbassano, conformément aux termes de l'accord de Luxembourg du 9 octobre 2009 relatif au service de feroutage entre la France et l'Italie ;
- le soutien au transport combiné : le dispositif, prorogé pour la période 2013-2017, a pour objectif de permettre de contribuer à la reconquête des parts de marché de cette activité qui a été affectée par la crise.

**6,96 M€ en AE et en CP** sont prévus pour le soutien du transport combiné maritime (courte distance) et fluvial.

#### Autoroute ferroviaire alpine

60M€ d'AE et 5 M€ de CP sont prévus en 2018 : l'intégralité des AE concerne les crédits à engager pour couvrir la totalité du nouveau contrat de concession ; les CP permettent de financer le service pour l'année 2018 (2,5 M€ pour le service transitoire au premier semestre 2018 et 2,5 M€ pour la mise en service au second semestre du futur service).

#### FONDS DE CONCOURS

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

La prévision de fonds de concours venant abonder les moyens de l'action « Transports combinés » s'élève à 3,25 M€ de CP pour 2018. Ces CP devraient être versés par l'AFITF pour la mise en œuvre de l'autoroute de la mer Nantes – Vigo.

#### ACTION N° 47

0,5 %

#### Fonctions support

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		15 553 522	<b>15 553 522</b>	1 850 000
Crédits de paiement		15 553 522	<b>15 553 522</b>	1 850 000

L'action « Fonctions support » (anciennement action 15 « Stratégie et soutien ») comprend les dépenses transversales au programme « *Infrastructures et services de transports* ». L'affectation des crédits de cette action aux différentes actions d'intervention s'effectue dans le cadre de la comptabilité d'analyse des coûts.

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

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

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

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>15 553 522</b>	<b>15 553 522</b>
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	15 553 522	15 553 522
<b>Total</b>	<b>15 553 522</b>	<b>15 553 522</b>

#### DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

## Études générales

**7,75 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.

La politique technique s'inscrit dans le cadre des objectifs prioritaires du gouvernement :

- la transition énergétique ;
- l'amélioration de la qualité de service dans les transports du quotidien ;
- l'organisation et la gouvernance territoriale des transports ;
- la protection de l'environnement, la participation à la transition écologique ;
- la croissance et l'emploi.

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.

En outre, une partie des moyens de cette action est orientée vers le « transport intelligent », notamment dans le cadre du programme de l'Agence française de l'information multimodale et de la billettique (créée en 2010) dans le secteur des transports de voyageurs, en étroite collaboration avec les opérateurs et autorités organisatrices. Une enveloppe d'environ **1 M€ en AE et en CP** est réservée à cette agence.

Enfin, une enveloppe d'environ **1 M€ en AE et en CP** est consacrée à des études transport plus locales portées par les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement, notamment celles qui présentent un caractère novateur et répliquable affirmé 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

**5,4 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, informatique spécifique 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.

**1,85 M€ en AE et en CP** sont dédiés au fonctionnement courant des services techniques centraux qui sont rattachés à 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).

**0,59 M€ en AE et en CP** sont prévus pour le fonctionnement des organismes et services rattachés au programme (Secrétariat général au tunnel sous la Manche et Bureau enquêtes-accidents des transports terrestres)

## 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.** Ces recettes correspondent au remboursement par des tiers des dépenses réalisées par les services techniques centraux principalement des prestations d'études et de contrôles de travaux, à la mise à disposition de ponts de secours et à la fourniture de documentation technique.

**ACTION N° 50****0,1 %****Transport routier**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		4 758 710	<b>4 758 710</b>	
Crédits de paiement		4 758 710	<b>4 758 710</b>	

L'action « Transport routier » (anciennement part de l'action 13 « Soutien, régulation, contrôle, sécurité des services de transports terrestres ») correspond à des missions fondamentales des services de l'État au titre de :

- la définition des réglementations à appliquer et des actions de contrôle à mener afin d'assurer un fonctionnement concurrentiel équitable des secteurs de transport ;
- l'accompagnement économique et social des professions en difficulté.

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. L'État contribue, au sein des instances européennes, aux évolutions législatives et réglementaires et assure la transposition des directives en tant que de besoin.

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

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

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

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

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>1 000 000</b>	<b>1 000 000</b>
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 000 000	1 000 000
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>2 042 601</b>	<b>2 042 601</b>
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	2 042 601	2 042 601
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>1 716 109</b>	<b>1 716 109</b>
Transferts aux autres collectivités	1 716 109	1 716 109
<b>Total</b>	<b>4 758 710</b>	<b>4 758 710</b>



## DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

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

**0,45 M€ en AE et en CP** sont prévus pour couvrir les dépenses relevant de la gestion du registre des exploitants de VTC, transféré le 1er janvier 2015 du ministère chargé du tourisme vers le ministère chargé des transports.

**Contrôle du transport routier**

**0,55 M€ en AE et CP** sont prévus pour permettre l'équipement des agents chargés du contrôle des transports terrestres afin de permettre l'exécution de leurs missions (équipement informatique de base : ordinateurs portables, clés 3G permettant l'accès internet lors des contrôles bord de route, cartes numériques de contrôle permettant l'accès aux applications informatiques sécurisées, etc).

Ces crédits financent également les équipements de sécurité des contrôleurs (baudriers, chaussures de sécurité, etc).

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

## DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

**Équipement du transport routier**

**2,04 M€ en AE et en CP** sont prévus au titre des investissements destinés à l'équipement des services de contrôle routier :

Ces crédits sont destinés à l'équipement des unités de contrôle, nécessaires à l'exercice des missions de contrôle des transports terrestres.

Les dépenses concernent :

- 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).

## DÉPENSES D'INTERVENTION

**Soutien économique et social au transport routier**

**1,7 M€ en AE et CP** sont prévus à ce titre :

– **1,3 M€ en AE et CP** pour le fonctionnement du Comité national routier (CNR). Celui-ci constitue un lieu d'échanges et de réflexions de la profession de transporteurs routiers.

L'un des rôles essentiels du CNR est de produire des éléments analytiques et synthétiques sur les coûts, qui sont utilisés notamment dans les négociations tarifaires avec les chargeurs. Le CNR est également chargé de mettre en place un indice gazole de référence ;

– **0,4 M€ en AE et CP** correspondant à des soutiens aux actions de mutation et d'évolution du secteur du transport routier, comme la réduction du CO<sub>2</sub> ou le regroupement ainsi qu'aux formations économiques et sociales des acteurs sociaux.

**ACTION N° 51****0,2 %****Sécurité ferroviaire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		7 500 000	<b>7 500 000</b>	27 000 000
Crédits de paiement		1 000 000	<b>1 000 000</b>	27 000 000

L'action « Sécurité ferroviaire » (anciennement part de l'action 13 « Soutien, régulation, contrôle, sécurité des services de transports terrestres ») 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 terrestres**

Les accidents survenus ces dernières années ont montré la nécessité de renforcer la sécurité dans les tunnels routiers et, plus généralement, sur l'ensemble des ouvrages et infrastructures de transport terrestre.

La sécurité des passagers et des biens dans les transports terrestres concerne les équipements et matériels de transports (véhicules, mais aussi systèmes de transmission et d'alerte), les infrastructures et les ouvrages (tunnels ferroviaires, passages à niveau...). Elle nécessite ainsi des réglementations et des prescriptions techniques particulières pour le transport des marchandises dangereuses, afin d'en limiter les effets sur la santé et l'intégrité des personnes, mais aussi d'éviter les dommages à l'environnement (pollution). En matière de sécurité des transports guidés (métro, tramways), des remontées mécaniques et du réseau ferré national, des réglementations spécifiques ont également été édictées.

Comme annoncé à l'occasion de la 6<sup>e</sup> journée nationale de sécurité routière aux passages à niveau le 24 septembre 2013, un plan d'actions pour renforcer la sécurité de passages à niveau (PN) a été mis en place et décrit dans une instruction du Gouvernement du 1<sup>er</sup> juillet 2014.

Depuis 2015, deux comités ministériels de sécurité aux passages à niveau ont eu lieu à l'occasion des journées internationales de prévention des passages à niveau. Ces comités ont pour objectif de constater l'avancée des actions menées dans le cadre de ce plan d'actions, de mesurer les résultats obtenus et d'identifier les progrès à réaliser.

Ce plan est composé de deux volets :

1. Le premier volet de ce plan vise à faire évoluer les comportements des automobilistes. En effet 98% des accidents aux PN sont dus à des comportements à risque des usagers de la route et représentent la 2<sup>e</sup> cause d'accidents mortels sur les réseaux ferrés européens et français.

Dans ce cadre, plusieurs mesures ont été identifiées :

- l'intégration dans les GPS des informations relatives aux passages à niveau ;
- la mise en place de 80 radars de franchissements et 42 radars de vitesse, achevée fin 2016 ;
- la modification de l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des PN qui prévoit notamment de mieux signaler les téléphones des passages à niveau pour faciliter leur identification et leur utilisation par les usagers en cas d'urgence.

En complément, une analyse des accidents de piétons aux passages à niveau est en cours.

2. Le second volet de ce plan porte sur les aménagements de sécurisation des passages à niveau :

- 10 passages à niveau jugés prioritaires ont été supprimés en 2015 et 2016, dont celui d'Allinges (suite à l'accident du 2 juin 2008 qui avait fait 7 morts) ;
- Plus de 80% des diagnostics de sécurité sur l'ensemble des passages à niveau ont été réalisés sous l'égide des préfets. Ils devront se poursuivre d'ici fin 2017 et en 2018 ;
- SNCF Réseau expérimente des détecteurs d'obstacles qui doivent permettre de signaler au conducteur d'un train la présence d'un véhicule sur les voies lorsque les barrières se sont fermées.

Il convient de noter que le nombre des passages à niveau figurant dans le Programme national de sécurisation a été divisé par 3 entre 1997 et 2017.

Plus généralement, s'agissant de la sécurité des transports ferroviaires, l'adoption des directives communautaires du second paquet ferroviaire (cf. action 41) a entraîné d'importants changements du cadre législatif et réglementaire afin de permettre aux différents acteurs du secteur ferroviaire, notamment les entreprises ferroviaires assurant le transport de fret, d'exercer valablement leur droit.

L'entrée en vigueur des dispositions communautaires précitées a ainsi conduit à la création à compter de janvier 2006 de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) chargé de veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires et, en particulier, de la délivrance et du contrôle des autorisations d'exercice d'activité ferroviaire, notamment du certificat de sécurité. L'EPSF fait l'objet d'une présentation spécifique dans le volet « opérateurs ». Le dispositif est complété par des mesures réglementaires sur la sécurité des circulations ferroviaires et sur l'interopérabilité du système ferroviaire.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>7 500 000</b>	<b>1 000 000</b>
Transferts aux entreprises	7 500 000	1 000 000
<b>Total</b>	<b>7 500 000</b>	<b>1 000 000</b>

## DEPENSES D'INVESTISSEMENT

**7,5 M€ en AE et 1 M€ de CP** sont prévus pour le GSMR afin de mettre en place des procédures de coordination et d'urgence pilotées par l'Agence nationale des fréquences (ANFR), et de remplacer des terminaux existants par des terminaux renforcés. Le GSMR est un système de communication qui assure les liaisons radio sol-trains. Le réseau GSMR-R est déployé par SNCF Réseau en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire du Réseau ferré national (RFN). Dans le cadre de leurs activités, les entreprises ferroviaires sont affecté par des perturbations sur ce réseau, créées par les émissions des opérateurs de réseaux ouverts au public dans les bandes 800 et 900 MHz. En l'état actuel des choses, ces perturbations sont amenées à se multiplier avec le déploiement progressif du GSM-R sur le RFN.

La participation de l'État est répartie à parts égales entre le ministère de la transition écologique et solidaire et le ministère en charge des télécommunications.

## 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

### Il est prévu 27 M€ en AE et CP en 2018.

En 2017, 162 passages à niveau (PN) faisant l'objet d'un projet d'investissement prioritaire (suppression ou aménagement) sont inscrits au programme de sécurisation national (PSN). Cet effort s'inscrit dans une politique de long terme de diminution du nombre de passages à niveau qui a permis, d'une part, d'investir depuis 1998 (État, SNCF Réseau et collectivités) en moyenne environ 50 M€ par an répartis entre les suppressions de PN (pour 2/3 du montant) et des automatisations ou équipements divers (pour 1/3 du montant), et d'autre part, de réduire d'environ 60 % le nombre de passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national (364 en 2005 contre 162 en 2017).

En 2017, SNCF Réseau a prévu la suppression de 5 PN relevant du PSN et 5 également en 2018.

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

Des innovations seront également expérimentées (détecteurs d'obstacles, feux sur barrières) et 200 radars de franchissement devraient être déployés d'ici 5 ans y compris sur les PN inscrits au PSN en complément des 80 déjà en place fin 2016.

Les crédits prévus permettront également de contribuer au programme de sécurisation des tunnels ferroviaires, avec la création d'issues de secours dans le tunnel du RER C à Meudon qui devrait être achevé en 2021 et la poursuite de la mise en place des relais de communication radio destinés aux pompiers (système Antarès/INPT) dans 38 autres tunnels ferroviaires.

## ACTION N° 52

1,0 %

### Transport aérien

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		30 850 000	<b>30 850 000</b>	
Crédits de paiement		24 709 000	<b>24 709 000</b>	

### Soutenir le développement des infrastructures aéroportuaires

Les aéroports constituent des maillons essentiels de la chaîne du transport aérien et remplissent un rôle important dans l'aménagement du territoire national et la desserte de l'outre-mer.

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

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

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

Sur l'année 2017, l'État finance l'exploitation de dix liaisons aériennes métropolitaines de service public, ainsi que la desserte aérienne internationale de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon et le dispositif d'aides à caractère social mis en place par la région Guyane à destination de certains passagers de la desserte aérienne intérieure à la Guyane. L'État continue par ailleurs à soutenir l'accessibilité aérienne internationale de Strasbourg dans le cadre du contrat triennal « Strasbourg Capitale européenne ».

Cette politique a permis le désenclavement des collectivités desservies, avec des gains de temps significatifs pour les liaisons métropolitaines et en fournissant le mode de transport permettant de rallier Saint-Pierre-et-Miquelon ou des communes isolées de l'intérieur de la Guyane. Pour autant, compte tenu de l'objectif de redressement des finances publiques, le financement des liaisons aériennes d'aménagement du territoire en métropole est devenu plus sélectif depuis 2013 et se recentre sur les liaisons vers les collectivités les plus enclavées et celles pour lesquelles le maintien d'une desserte aérienne est critique pour la fixation de l'activité économique.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>2 400 000</b>	<b>2 400 000</b>
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	2 400 000	2 400 000
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>7 300 000</b>	<b>4 759 000</b>
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	7 300 000	4 759 000
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>21 150 000</b>	<b>17 550 000</b>
Transferts aux entreprises	21 150 000	17 550 000
<b>Total</b>	<b>30 850 000</b>	<b>24 709 000</b>

## DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

*Entretien des aéroports relevant de l'État*

Trois aérodromes sont des régies directes de l'État : Saint-Pierre-Pointe-Blanche à Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-Hihifo à Wallis-et-Futuna pour l'outre-mer et l'aérodrome d'Aix-les-Milles en métropole, pour lequel la recherche d'un concessionnaire a été engagée. Les crédits de fonctionnement courant de ces plateformes sont nécessaires pour assurer les missions qui incombent à l'État, notamment celles relevant de la sécurité et de la sûreté dont les coûts évoluent avec la réglementation.

**2,4 M€ en AE et en CP** sont donc prévus afin d'assurer les missions indispensables de l'État sur les aérodromes gérés en régie et de couvrir des dépenses de conseil/assistance juridique liées à la mise en œuvre de contrats de concession.

## DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

**Infrastructures aéroportuaires**

**7,3 M€ en AE et 4,8 M€ en CP** sont prévus pour les dépenses d'investissement concernant les infrastructures aéroportuaires appartenant à l'État et exploitées en régie et celles relatives à des interventions dans les domaines de la sûreté, de la sécurité ainsi qu'en matière d'acquisitions foncières sur certains aéroports concédés :

*– Aéroports en régie*

**6,3 M€ en AE et 3,8 M€ en CP** sont destinés aux investissements sur les aérodromes dont l'État assure la régie directe. Parmi ces investissements, 5 M€ en AE et 2,5 M€ en CP concernent les travaux requis sur l'aérodrome de Wallis Hihifo, pour l'amélioration de la desserte entre Wallis et Futuna.

*– Acquisitions foncières pour l'aérodrome de Bâle-Mulhouse*

L'État français doit procéder à l'acquisition de terrains dans les limites de l'emprise aéroportuaire prévue par la convention franco-suisse du 4 juillet 1949 relative à la construction et l'exploitation de l'aéroport. La tranche d'acquisition prévue en 2017 est de **1 M€ en AE et en CP**.

## DÉPENSES D'INTERVENTION

**Infrastructures aéroportuaires**

**4 M€ en AE et 4,6 M€ en CP** sont destinés aux dépenses d'intervention dans le domaine aéroportuaire :

- les AOT des aérodromes de Bora-Bora, Raiatea et Rangiroa prévoient que l'État subventionne les déficits d'exploitation ainsi que les investissements de ces trois aéroports d'État. **1,3 M€ en AE et en CP** sont destinés à assurer l'équilibre financier de leur exploitant ;
- **2 M€ en AE et 2,6 M€ en CP** sont destinés à financer des opérations dans le cadre du premier volet aéroportuaire du protocole de Matignon signé le 14 octobre 2010 au profit de la Réunion ;
- les remboursements d'avances auprès de certains gestionnaires de plateformes aéroportuaires représenteront en 2017 un montant de **0,75 M€ en AE et en CP**.

### Soutien aux lignes aériennes d'aménagement du territoire

**17,1 M€ en AE et 9,2M€ en CP** sont prévus pour le financement des liaisons aériennes d'aménagement du territoire.

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

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

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

S'agissant de la Guyane, l'État, dans le cadre d'une convention conclue avec la région, verse une subvention à cette dernière qui vient abonder le budget qu'elle consacre à la réduction du prix du transport aérien de/vers certaines de ses communes qui ne sont pas reliées au réseau routier ni desservies par des transports publics fluviaux. La subvention de l'État est indexée sur le nombre de passagers des deux liaisons concernées.

### Soutien la desserte aérienne internationale de Strasbourg

**3,7 M€ en CP** sont inscrits pour le financement de la desserte aérienne internationale de Strasbourg.

Afin de contribuer à une meilleure accessibilité aux institutions européennes, trois liaisons aériennes reliant Strasbourg à Amsterdam, Madrid et Prague sont financées par l'État, les collectivités locales alsaciennes et la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin dans le cadre de conventions de délégation de service public. Ces conventions ont été renouvelées en 2016 conformément à l'engagement de l'État inscrit au contrat triennal 2015-2017 « Strasbourg capitale européenne ».

## OPÉRATEURS

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2018. Ainsi, les opérateurs ne seront plus détaillés dans les programmes non chef de file et, pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire introduite par le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, les « compte de résultat » et « tableau de financement abrégé » établis en comptabilité générale ne seront plus publiés.

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

(en milliers d'euros)

Nature de la dépense	LFI 2017		PLF 2018	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Subvention pour charges de service public	251 432	251 432	251 416	251 416
Dotation en fonds propres				
Transferts				
<b>Total</b>	<b>251 432</b>	<b>251 432</b>	<b>251 416</b>	<b>251 416</b>

### CONSOLIDATION DES EMPLOIS

#### EMPLOIS DES OPÉRATEURS RÉMUNÉRÉS PAR LES OPÉRATEURS OU PAR CE PROGRAMME

Intitulé de l'opérateur	Réalisation 2016 (1)				LFI 2017				PLF 2018			
	ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs		
		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés
EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire		100				107				107		
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	0	0	0	0						0		
SGP - Société du Grand Paris		182	10	10		210	17	17		230	20	20
VNF - Voies navigables de France		4 500	15	0		4 471	30	30		4 373	21	21
<b>Total ETPT</b>	<b>0</b>	<b>4 782</b>	<b>25</b>	<b>10</b>		<b>4 788</b>	<b>47</b>	<b>47</b>		<b>4 710</b>	<b>41</b>	<b>41</b>

(1) La réalisation 2016 reprend la présentation du RAP 2016.

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

#### EMPLOIS DES OPÉRATEURS RÉMUNÉRÉS PAR D'AUTRES PROGRAMMES

Intitulé de l'opérateur	Réalisation 2016 (1)	LFI 2017 (3)	PLF 2018
AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France	4	4	
SGP - Société du Grand Paris	6	6	

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

Intitulé de l'opérateur	Réalisation 2016 (1)	LFI 2017 (3)	PLF 2018
<b>Total ETPT (2)</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	

(1) La réalisation 2016 reprend la présentation du RAP 2016.

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

(3) La LFI 2017 fait référence aux plafonds votés en Loi de finances initiale 2017 ou, le cas échéant, en Loi de finances rectificative 2017.

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

	ETPT
Emplois sous plafond 2017	4 788
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2017	0
Impact du schéma d'emplois 2018	-78
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2018</b>	<b>4 710</b>
<b>Rappel du schéma d'emplois 2018 en ETP</b>	<b>-78</b>



## PRÉSENTATION DES OPÉRATEURS (OU CATÉGORIES D'OPÉRATEUR)

## EPSF - Etablissement public de sécurité ferroviaire

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

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

Pour mémoire, l'établissement a adopté, lors de son conseil d'administration du 6 juillet 2011, un schéma pluriannuel de stratégie immobilière (SPSI) qui a été approuvé en janvier 2012 par France Domaine.

En 2018, le plafond de la taxe affectée qui permet d'assurer le fonctionnement de l'EPSF (« Droit de sécurité ») s'élève à 10,2 M€, comme en 2017.

## BUDGET INITIAL 2017 DE L'OPÉRATEUR

Autorisations budgétaires			(en milliers d'euros)	
Dépenses	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Recettes	
Personnel	9 635	9 635	Recettes globalisées :	19 141
Fonctionnement	12 227	11 586	– subvention pour charges de service public	
Intervention	0	0	– autres financements de l'État	17 534
Investissement	1 152	1 152	– fiscalité affectée	
			– autres financements publics	1 607
			– recettes propres	
			Recettes fléchées :	
			– financements de l'État fléchés	
			– autres financements publics fléchés	
			– recettes propres fléchées	
<b>Total des dépenses</b>	<b>23 014</b>	<b>22 373</b>	<b>Total des recettes</b>	<b>19 141</b>
Charges de pensions civiles globales	132	132		
Solde budgétaire (excédent)			Solde budgétaire (déficit)	3 232

Le budget initial 2017 doit permettre à l'EPSF à la fois de maîtriser ses coûts opérationnels et de développer ses activités d'autorisation, de contrôle et d'accompagnement auprès des acteurs du monde ferroviaire.

Le budget initial 2017 intègre, en matière de dépenses, d'une part une stabilisation des charges de personnel et d'autre part une augmentation des charges de fonctionnement. Cela tient compte :

- de la stabilité du plafond d'emplois : les effectifs de l'établissement sont plafonnés à 107 ETPT en 2017 comme en 2016, l'enveloppe de personnel n'ayant donc été réajustée que de l'évolution de la RMPP et des augmentations de cotisations sociales ;

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

- de la poursuite de l'adaptation et la modernisation des outils informatiques (optimisation de la sécurisation du système d'information, amélioration de la cohérence d'ensemble de l'architecture informatique, préparation de la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire).

Il convient de rappeler que l'enveloppe de fonctionnement inclut également le reversement au budget général de l'État du montant de taxe affectée perçu au-delà du plafond (10,2 M€), au titre de l'année 2016, soit 0,7 M€, qui s'ajoutent au 0,5 M€ de fonctionnement strict, aboutissant à une enveloppe de fonctionnement de 12,2 M€.

Le budget initial 2017 intègre, en matière de recettes, une stabilisation du plafond de taxe affectée à 10,2 M€. L'excédent perçu en la matière au titre de 2017 (soit 7,3 M€) sera reversé au budget général de l'État en 2018.

Les ressources propres, provenant des redevances facturées à l'occasion de la délivrance de certaines prestations et autorisations, s'élèvent à 1,6 M€.

Le budget prévisionnel est en déficit de 3,2M€.

### Équilibre financier (budget initial 2017)

(en milliers d'euros)

Besoins		Financement	
Solde budgétaire (déficit)	3 232	Solde budgétaire (excédent)	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements		Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	
Opérations au nom et pour le compte de tiers		Opérations au nom et pour le compte de tiers	
Autres décaissements non budgétaires	25 000	Autres encaissements non budgétaires	
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>28 232</b>	<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>0</b>
<b>Abondement de la trésorerie (2) - (1) :</b>	<b>0</b>	<b>Prélèvement de la trésorerie (1) - (2) :</b>	<b>28 232</b>
– abondement de la trésorerie fléchée		– prélèvement de la trésorerie fléchée	
– abondement de la trésorerie non fléchée	0	– prélèvement de la trésorerie non fléchée	28 232
<b>Total des besoins</b>	<b>28 232</b>	<b>Total des financements</b>	<b>28 232</b>

En 2017, un prélèvement de 25 M€ a été réalisé sur le fonds de roulement de l'établissement en application de la loi de finances.

### DÉPENSES 2017 DE L'OPÉRATEUR PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Autorisation	2 524	2 524	697	727	0	0	158	158	3 379	3 409
Contrôle	3 474	3 474	805	805	0	0	563	563	4 842	4 842
Référentiel	1 935	1 935	334	334	0	0	0	0	2 269	2 269
Support	1 702	1 702	10 391	9 720	0	0	431	431	12 524	11 853
<b>Total</b>	<b>9 635</b>	<b>9 635</b>	<b>12 227</b>	<b>11 586</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 152</b>	<b>1 152</b>	<b>23 014</b>	<b>22 373</b>

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	Réalisation 2016 (1)	LFI 2017 (2)	PLF 2018
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>107</b>
– sous plafond	100	107	107
– hors plafond			
<i>dont contrats aidés</i>			

(1) La réalisation 2016 reprend la présentation du RAP 2016.

(2) LFI ou LFR le cas échéant.

## AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France

### L'AFITF, opérateur aux missions progressivement élargies

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public à caractère administratif, créé par le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 modifié et codifié aux articles R. 1512-12 à R.1512-19 du code des transports. Elle est administrée par un conseil d'administration composé de douze membres comprenant six représentants de l'État, un député et un sénateur, trois élus locaux et une personnalité qualifiée. Le mandat du président est échu depuis le 19 juin 2017 et celui des administrateurs du deuxième collège depuis le 22 juillet 2017. La présidence par intérim est assurée par le DGITM (décision de la ministre des transports, du 30 juin 2017), dans l'attente de la nomination de nouveaux administrateurs et d'un nouveau président.

A l'origine, 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 décidé la création de l'AFITF pour apporter la part de l'État dans le financement de ces grands projets d'infrastructures. À partir de 2006, notamment à la suite de l'extension de son domaine d'intervention au financement des contrats de projets État-régions, l'AFITF est devenue l'acteur privilégié du financement de l'ensemble des infrastructures de transport (hors domaine aérien). Son champ d'intervention ne se limite donc pas aux grands projets d'infrastructures d'intérêt national, mais inclut les dépenses de modernisation, de gros entretien et de régénération des réseaux, et, pour les transports collectifs de personnes, les projets portés par les communautés d'agglomération.

L'Agence, en tant qu'opérateur du programme « *Infrastructures et services de transports* », participe directement aux trois objectifs du programme : réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports, améliorer la qualité des infrastructures de transport, et développer la part des modes alternatifs à la route. Elle participe au financement, par voie de fonds de concours, de l'ensemble des actions du programme 203, à l'exception des actions<sup>47</sup> « *Fonctions support* » et 52 « *Transport aérien* ». Toutefois, l'AFITF ne dispose pas encore d'un contrat d'objectifs et de performance, ceci a été signalé par la Cour des Comptes lors de son audit de l'Agence portant sur les exercices 2009 à 2015.

Les perspectives à moyen et long terme concernant les infrastructures de transport ont fait l'objet d'un examen approfondi au premier semestre 2013 par la commission Mobilité 21, chargée par le ministre en charge des transports de poser les bases d'un schéma national de mobilité durable et de hiérarchiser les projets qui avaient été inscrits au projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Les principales recommandations de cette commission, notamment la priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants et l'identification d'une liste de grands projets prioritaires, ont été retenues par le Premier ministre lors de son annonce d'un plan d'investissements pour l'avenir du 9 juillet 2013. Ces recommandations demeurent une référence pour le Gouvernement, sous réserve de ressources pérennes suffisantes pour les années à venir, et en attendant l'issue des Assises de la mobilité qui se tiendront à l'automne 2017.

## BUDGET INITIAL 2017 DE L'OPÉRATEUR

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

### Autorisations budgétaires

(en milliers d'euros)

Dépenses	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Recettes	
Personnel	512	512	Recettes globalisées :	2 150 290
Fonctionnement	178	178	– subvention pour charges de service public	
Intervention	3 219 682	2 247 820	– autres financements de l'État	2 050 290
Investissement	30	30	– fiscalité affectée	
			– autres financements publics	100 000
			– recettes propres	
			Recettes fléchées :	
			– financements de l'État fléchés	
			– autres financements publics fléchés	
			– recettes propres fléchées	
<b>Total des dépenses</b>	<b>3 220 402</b>	<b>2 248 540</b>	<b>Total des recettes</b>	<b>2 150 290</b>
Charges de pensions civiles globales	0	0		
Solde budgétaire (excédent)			Solde budgétaire (déficit)	98 250

Les ressources de l'AFITF proviennent exclusivement du secteur routier (hormis une subvention d'équilibre qui a été versée entre 2009 et 2014). Après une dotation initiale de 4 milliards d'euros prélevée sur le produit de la cession en 2006 des parts de l'État dans les sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes, les ressources pérennes de l'agence sont issues :

- de la redevance domaniale versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (350 M€ prévus au budget initial 2017) ;
- de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) prélevée par les concessionnaires d'autoroutes (565 M€ prévus au budget initial 2017) ;
- d'une partie du produit des amendes des radars automatiques du réseau routier national (400 M€ prévus au budget initial 2017) ;
- d'une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE – 735 M€ prévus au budget initial 2017).

Par ailleurs, depuis 2015, l'AFITF bénéficie du versement d'une contribution volontaire exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour un montant total de 1,2 Md€ courants sur la durée des concessions autoroutières répartis en fonction du trafic de chaque concession. Ainsi, 100M€ ont été versés à l'AFITF en 2015 et en 2016. Le budget 2017 de l'AFITF prévoit le versement de 100 M€ à ce titre en 2017. Le reliquat devant être versé progressivement jusqu'en 2030.

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

Bien que les engagements pour 2018 ne soient pas encore connus, les ressources prévisionnelles de l'AFITF ont vocation à financer :

- les travaux de construction des LGV Est Européenne (seconde phase), Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux), Bretagne-Pays de la Loire (Le Mans-Rennes) et du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier ;
- la poursuite de la modernisation et la régénération du réseau fluvial ;
- les appels à projet en cours pour les transports collectifs urbains, des contrats spécifiques à la modernisation du réseau de transports collectifs francilien (hors Grand Paris), des infrastructures routières et ferroviaires prévues dans le cadre du plan exceptionnel d'investissement (PEI) pour la Corse ;
- les contrats de plan État-régions (volet ferroviaire, routier, portuaire et littoral, fluvial, transports collectifs) ;
- les travaux de réalisation de la nouvelle route du littoral à La Réunion, de la liaison autoroutière L2 à Marseille, et d'amélioration de la sécurité de la route Centre Europe Atlantique ;

- la poursuite du soutien au programme d'équipement du réseau ferré national en radiotéléphonie GSM-R, du financement des programmes de mise en sécurité des tunnels routiers et ferroviaires, des suppressions de passages à niveau, des mises aux normes des infrastructures pour leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite, ainsi que des aménagements de régénération, de sécurité et de gestion de trafic sur le réseau routier national et de mise en sécurité des tunnels ;
- la poursuite de la modernisation des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire ;
- la dette Dailly dans le cadre de la clôture du contrat avec Écomouv.

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

## Équilibre financier (budget initial 2017)

(en milliers d'euros)

Besoins		Financement	
Solde budgétaire (déficit)	98 250	Solde budgétaire (excédent)	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers	0	Opérations au nom et pour le compte de tiers	0
Autres décaissements non budgétaires	0	Autres encaissements non budgétaires	0
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>98 250</b>	<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>0</b>
<b>Abondement de la trésorerie (2) - (1) :</b>	<b>0</b>	<b>Prélèvement de la trésorerie (1) - (2) :</b>	<b>98 250</b>
– abondement de la trésorerie fléchée	0	– prélèvement de la trésorerie fléchée	98 250
– abondement de la trésorerie non fléchée	0	– prélèvement de la trésorerie non fléchée	0
<b>Total des besoins</b>	<b>98 250</b>	<b>Total des financements</b>	<b>98 250</b>

## DÉPENSES 2017 DE L'OPÉRATEUR PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Financement des infrastructures	0	0	0	0	3 219 682	2 247 820	0	0	<b>3 219 682</b>	<b>2 247 820</b>
Fonctionnement de l'Agence	512	512	178	178	0	0	30	30	<b>720</b>	<b>720</b>
Remboursement Avance de l'État	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>512</b>	<b>512</b>	<b>178</b>	<b>178</b>	<b>3 219 682</b>	<b>2 247 820</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>3 220 402</b>	<b>2 248 540</b>

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	Réalisation 2016 (1)	LFI 2017 (2)	PLF 2018
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	
– rémunérés par l'État par ce programme	0		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes	4	4	
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes	0		

(1) La réalisation 2016 reprend la présentation du RAP 2016.

(2) LFI ou LFR le cas échéant.

**SGP - Société du Grand Paris**

La Société du Grand Paris (SGP) est un établissement public de l'État, à caractère industriel et commercial, créé par l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Elle a, selon les termes de cette loi, pour « *mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation* », laquelle comprend notamment la construction des lignes, la construction et l'aménagement des gares, l'acquisition des matériels roulants. L'établissement a également une mission d'assistance auprès du représentant de l'État pour la préparation et la conclusion des contrats de développement territorial. Il peut en outre, dans les conditions définies par la loi, conduire des opérations d'aménagement et de construction.

Le Grand Paris Express, associé au plan de mobilisation pour les transports porté par le STIF et la région Île-de-France, constitue un plan unique de modernisation et de développement du réseau de transport francilien qui vise à renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire tout en améliorant la qualité de vie de ses usagers. La réalisation du Grand Paris Express dans le schéma qui a été présenté le 6 mars 2013 par le Premier ministre implique la construction de plus de 200 km de lignes de métro et de près de 70 nouvelles gares. Ce projet représente ainsi un défi technique et opérationnel de grande ampleur pour un coût d'objectif net fixé en 2013 à 22,6 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'année 2016 a marqué l'engagement des travaux de génie civil sur la ligne 15 Sud et le début des travaux préparatoires sur les lignes 14 et 16, tandis que l'année 2017 voit l'entrée du Grand Paris Express dans sa pleine phase de travaux.

**Activité de la SGP au cours de l'année 2017**

Au cours de l'année 2017, la SGP est mobilisée principalement sur (par ligne du réseau de transport) :

- *Ligne 14 sud : Olympiades – Aéroport d'Orly (dont la SGP a délégué la maîtrise d'ouvrage à la RATP)*
  - La poursuite des travaux préparatoires ;
- *Ligne 15 sud : Pont de Sèvres – Noisy-Champs*
  - La poursuite des travaux préparatoires à proximité des gares du tracé et du site de maintenance de Champigny ;
  - La poursuite des travaux de génie civil au niveau des gares ;
  - La fin des consultations de génie civil ;
- *Ligne 15 ouest : Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel*
  - Le démarrage des études techniques menées le long du tracé de la ligne, à l'échelle de chaque quartier de gare (sondages géologiques, études environnementales, analyse de l'état du bâti) ;
- *Ligne 15 est : Saint-Denis Pleyel – Champigny-Centre*
  - L'obtention du décret de déclaration d'utilité publique ;
- *Ligne 14 nord, 16 et 17 sud : Noisy-Champs – Le Bourget RER – Saint-Denis Pleyel – Mairie de Saint-Ouen*
  - Le début des travaux préparatoires notamment à la gare Saint-Denis Pleyel (démolition bâtiment, travaux VRD) ;
  - L'ouverture de l'enquête publique pour l'autorisation environnementale ;
- *Ligne 17 nord : Le Bourget RER – Le Mesnil Amelot*
  - L'obtention du décret de déclaration d'utilité publique ;

- *Ligne 18 : Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers*
  - L'obtention du décret de déclaration d'utilité publique ;
  - La défense du décret de DUP face aux recours.

## BUDGET INITIAL 2017 DE L'OPÉRATEUR

(en milliers d'euros)

Dépenses	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Recettes	
Personnel	29 465	29 465	Recettes globalisées :	599 011
			– subvention pour charges de service public	0
Fonctionnement	517 673	162 077	– autres financements de l'État	0
Intervention	919 167	508 348	– fiscalité affectée	568 000
Investissement	7 463 125	1 055 488	– autres financements publics	30 311
			– recettes propres	700
			Recettes fléchées :	6 430
			– financements de l'État fléchés	0
			– autres financements publics fléchés	6 430
			– recettes propres fléchées	0
<b>Total des dépenses</b>	<b>8 929 430</b>	<b>1 755 378</b>	<b>Total des recettes</b>	<b>605 441</b>
Charges de pensions civiles globales	521	521		
Solde budgétaire (excédent)			Solde budgétaire (déficit)	1 149 937

Les recettes de l'exercice 2017 devraient s'élever à 605,4 M€ dont 568,0 M€ issus de taxes affectées et 31,0 M€ d'autres ressources.

Les recettes fiscales prévues pour 2017 se répartissent de la façon suivante :

- 385,0 M€ au titre de la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement (TSBCS) ;
- 117 M€ au titre de la taxe spéciale d'équipement ;
- 66 M€ au titre de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) s'appliquant au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun des voyageurs en Île-de-France instituée par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Par ailleurs, pour la première année en 2017, les ressources de l'établissement complétées du fonds de roulement actuel ne suffiront pas à financer les dépenses globales prévisionnelles. Le besoin d'emprunt s'établira ainsi à 699 M€ fin 2017.

Les dépenses prévisionnelles correspondent pour l'essentiel à la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express.

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

## Équilibre financier (budget initial 2017)

(en milliers d'euros)

Besoins		Financement	
Solde budgétaire (déficit)	1 149 937	Solde budgétaire (excédent)	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements		Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	699 102
Opérations au nom et pour le compte de tiers		Opérations au nom et pour le compte de tiers	
Autres décaissements non budgétaires		Autres encaissements non budgétaires	
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>1 149 937</b>	<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>699 102</b>
<b>Abondement de la trésorerie (2) - (1) :</b>	<b>0</b>	<b>Prélèvement de la trésorerie (1) - (2) :</b>	<b>450 835</b>
– abondement de la trésorerie fléchée		– prélèvement de la trésorerie fléchée	7 800
– abondement de la trésorerie non fléchée	0	– prélèvement de la trésorerie non fléchée	443 035
<b>Total des besoins</b>	<b>1 149 937</b>	<b>Total des financements</b>	<b>1 149 937</b>

## DÉPENSES 2017 DE L'OPÉRATEUR PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Acquisitions foncières			0	0			215 303	185 059	<b>215 303</b>	<b>185 059</b>
Contributions ligne 14 entre Saint-Lazare et MSO + Plan de mobilisation + impacts indirects sur les réseaux existants	0	0	0	0	919 167	508 348	0	0	<b>919 167</b>	<b>508 348</b>
Dépenses non répartissables	29 465	29 465	43 321	32 007			5 566	4 409	<b>78 352</b>	<b>65 881</b>
Ligne 14 Sud (Olympiades-Orly)				2 159			2 276 659	41 952	<b>2 276 659</b>	<b>44 111</b>
Ligne 15 Est (Saint-Denis Pleyel - Champigny)			5 361	4 040			28 558	37 689	<b>33 919</b>	<b>41 729</b>
Ligne 15 Ouest (Pont de Sèvres - Saint-Denis)			19 027	8 774			88 037	43 608	<b>107 064</b>	<b>52 382</b>
Ligne 15 Sud (Pont de Sèvres - Noisy-Champs)			70 477	95 688			3 746 918	559 387	<b>3 817 395</b>	<b>655 075</b>
Ligne 17 Nord (Le Bourget RER - Le Mesnil-Amelot)			919	0			31 831	25 688	<b>32 750</b>	<b>25 688</b>
Ligne 18 (Orly - Versailles)			1 645	1 075			105 350	39 416	<b>106 995</b>	<b>40 491</b>
Lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud (Noisy-Champs - Le Bourget RER - Saint-Denis Pleyel - Mairie de Saint-Ouen)			1 257	0			964 903	118 280	<b>966 160</b>	<b>118 280</b>
Matériel roulant			375 666	18 334					<b>375 666</b>	<b>18 334</b>
<b>Total</b>	<b>29 465</b>	<b>29 465</b>	<b>517 673</b>	<b>162 077</b>	<b>919 167</b>	<b>508 348</b>	<b>7 463 125</b>	<b>1 055 488</b>	<b>8 929 430</b>	<b>1 755 378</b>



## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	Réalisation 2016 (1)	LFI 2017 (2)	PLF 2018
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>192</b>	<b>227</b>	<b>250</b>
– sous plafond	182	210	230
– hors plafond	10	17	20
<i>dont contrats aidés</i>	10	17	20
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>	<b>35</b>	<b>58</b>	
– rémunérés par l'État par ce programme			
– rémunérés par l'État par d'autres programmes	6	6	
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes	29	52	

(1) La réalisation 2016 reprend la présentation du RAP 2016.

(2) LFI ou LFR le cas échéant.

### VNF - Voies navigables de France

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

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

Le projet stratégique 2015-2020 de l'établissement s'articule autour de quatre grandes orientations :

- organiser le réseau en fonction d'une offre de service raisonnée qui réponde aux enjeux économiques et environnementaux ;
- agir avec les acteurs institutionnels et économiques au bénéfice du développement du réseau, de la préservation du patrimoine et de l'aménagement du territoire ;
- contribuer au développement des activités au bénéfice du report modal, de l'économie touristique et des territoires ;
- construire un établissement socialement et économiquement responsable.

Par ailleurs, le budget initial 2017 de VNF voté le 19 décembre 2016 inclut des dépenses au titre de la maîtrise d'ouvrage du Canal Seine-Nord Europe (CSNE), un projet portant sur la conception, la construction et l'exploitation d'une voie navigable de 106 km assurant la liaison à grand gabarit entre l'axe Seine et l'Europe du nord-Ouest. Dans le protocole de financement signé le 13 mars 2017, le coût d'investissement sur le tronçon central est estimé à 4,9 Md€ courants HT.

L'ordonnance n°2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a créé l'opérateur en charge de la conduite de ce projet. La création de cet opérateur est ainsi sans impact sur le niveau total de dépenses et d'emplois prévu lors de l'adoption du budget 2017 de VNF. Dans l'attente de la finalisation de l'organigramme fonctionnel de la société de projet par le directoire, la SCSNE a été dotée pour 2017 d'un schéma d'emplois sous plafond de 19 ETP, emplois qui étaient antérieurement affectés au sein de VNF sur le projet. D'autre part, les créations d'emplois nettes sont gagées au sein du plafond d'emplois de VNF.

## Infrastructures et services de transports

Programme n° 203 | OPÉRATEURS

### FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2016		LFI 2017		PLF 2018	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>203 / Infrastructures et services de transports</b>	<b>244 054</b>	<b>244 054</b>	<b>251 432</b>	<b>251 432</b>	<b>251 416</b>	<b>251 416</b>
Subvention pour charges de service public	244 054	244 054	251 432	251 432	251 416	251 416
Dotation en fonds propres	0	0				
Transferts	0	0				
<b>Total</b>	<b>244 054</b>	<b>244 054</b>	<b>251 432</b>	<b>251 432</b>	<b>251 416</b>	<b>251 416</b>

Le montant de subvention prévu pour le PLF 2018 correspond à une stabilisation de la subvention pour charges de service public par rapport à 2017 et 2016.

### BUDGET INITIAL 2017 DE L'OPÉRATEUR

#### Autorisations budgétaires

(en milliers d'euros)

Dépenses	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Recettes	
Personnel	256 375	256 375	Recettes globalisées :	430 353
			– subvention pour charges de service public	244 597
			– autres financements de l'État	500
Fonctionnement	163 200	158 562	– fiscalité affectée	132 844
Intervention	0	0	– autres financements publics	5 437
Investissement	385 627	231 380	– recettes propres	46 975
			Recettes fléchées :	167 828
			– financements de l'État fléchés	100 000
			– autres financements publics fléchés	66 128
			– recettes propres fléchées	1 700
<b>Total des dépenses</b>	<b>805 202</b>	<b>646 317</b>	<b>Total des recettes</b>	<b>598 181</b>
Charges de pensions civiles globales	60 248	60 248		
Solde budgétaire (excédent)			Solde budgétaire (déficit)	48 136

Les recettes de VNF sont majoritairement publiques : subvention pour charges de service public, taxe affectée et autres financements publics.

Au sein des recettes globalisées, le poste « fiscalité affectée » correspond au produit de la taxe hydraulique affectée à l'établissement. En 2018, le plafond de la taxe hydraulique affectée à VNF s'élève à 127,8 M€ (contre 132,8 M€ en 2017).

Au sein des mêmes recettes globalisées, le poste « recettes propres » correspond notamment aux péages et redevances domaniales perçues par VNF.

Les « financements de l'Etat fléchés » correspondent aux financements de VNF accordés par l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF).

Les « Autres financements publics fléchés » sont versés par les financeurs autres que le programme 203 et que l'AFITF : collectivités territoriales, Union européenne et autres organismes, notamment au titre de leurs contributions relatives aux contrats de plan État-régions ou aux grands projets de développement du réseau.

## Équilibre financier (budget initial 2017)

(en milliers d'euros)

Besoins		Financement	
Solde budgétaire (déficit)	48 136	Solde budgétaire (excédent)	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	380	Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	465
Opérations au nom et pour le compte de tiers	13 200	Opérations au nom et pour le compte de tiers	21 800
Autres décaissements non budgétaires		Autres encaissements non budgétaires	
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)</b>	<b>61 716</b>	<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)</b>	<b>22 265</b>
<b>Abondement de la trésorerie (2) - (1) :</b>	<b>0</b>	<b>Prélèvement de la trésorerie (1) - (2) :</b>	<b>39 451</b>
– abondement de la trésorerie fléchée	0	– prélèvement de la trésorerie fléchée	
– abondement de la trésorerie non fléchée	0	– prélèvement de la trésorerie non fléchée	39 451
<b>Total des besoins</b>	<b>61 716</b>	<b>Total des financements</b>	<b>61 716</b>

Les opérations pour compte de tiers correspondent à l'encaissement et au reversement des péages perçus sur la Moselle pour le compte de la société internationale de la Moselle (SIM). Elles comprennent également le reversement de la taxe additionnelle aux péages pour la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), la gestion des éco-cartes et les travaux sur le Rhin effectués pour le compte de l'État et financés par l'Allemagne.

La trésorerie de VNF est plus élevée dans le compte financier que dans le budget initial 2016 : cela s'explique notamment par la mise en place en 2017 de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), initialement prévue en 2016. De ce fait, deux opérations inscrites en 2016 ont été reportées en 2017, à savoir le remboursement par VNF de crédits affectés au projet de canal Seine-Nord Europe reçus de l'Union européenne (estimés à 22,5 M€) et le reversement par VNF de crédits à la SCSNE pour 12,3 M€. Cela explique également la réduction de la trésorerie au budget initial 2017. Un autre facteur expliquant la forte trésorerie de fin 2016 est l'avance sur travaux cofinancés de 14,7 M€ reçue de la région Hauts-de-France par anticipation sur 2017 dans le cadre du CPER 2015-2020.

## DÉPENSES 2017 DE L'OPÉRATEUR PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Développement	0	0	9 168	8 811	0	0	4 772	7 746	13 940	16 557
Fonctionnement de l'EPA	253 203	253 203	27 509	27 256	0	0	14 886	13 264	295 598	293 723
Infrastructures et environnement	0	0	81 223	77 320	0	0	143 127	135 534	224 350	212 854
Seine-nord Europe	3 172	3 172	45 300	45 175	0	0	222 842	74 836	271 314	123 183
<b>Total</b>	<b>256 375</b>	<b>256 375</b>	<b>163 200</b>	<b>158 562</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>385 627</b>	<b>231 380</b>	<b>805 202</b>	<b>646 317</b>

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	Réalisation 2016 (1)	LFI 2017 (2)	PLF 2018
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>4 515</b>	<b>4 501</b>	<b>4 394</b>
– sous plafond	4 500	4 471	4 373
– hors plafond	15	30	21
<i>dont contrats aidés</i>	0	30	21

(1) La réalisation 2016 reprend la présentation du RAP 2016.

(2) LFI ou LFR le cas échéant.

En 2018, le plafond d'emploi de 4373 ETPT est commun à VNF et à la SCNSE. Le schéma d'emploi sous-jacent et portant sur les deux établissements correspond à une diminution de 98 ETP par rapport aux effectifs prévus en 2017.