



N° 1055

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 juin 2018

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE SUR LE PROJET DE LOI, APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, *de règlement du budget et d'approbation des comptes de l'année 2017* (n° 980),

PAR M. JOËL GIRAUD,
Rapporteur général
Député

ANNEXE N° 19

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES :
INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS
SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS DE
VOYAGEURS
CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

Rapporteurs spéciaux : MME ANNE-LAURE CATTELOT ET M. BENOÎT SIMIAN

Députés

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. AMÉLIORER LA SINCÉRITÉ DE L'EXÉCUTION DU PROGRAMME 203 INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS	6
II. CONFORTER LA SOUTENABILITÉ DES ENGAGEMENTS DE L'AGENCE POUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DE FRANCE (AFITF)	12
III. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORTS CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS	18
IV. CONFIRMER LA RÉORIENTATION DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES	19
V. PROLONGER LE REDRESSEMENT ET L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DU BUDGET ANNEXE CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS (BACEA)	20
ANNEXE : ÉTAT D'AVANCEMENT DU VOLET MOBILITÉS DES CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGIONS (CPER) 2015-2020	24
TRAVAUX DE LA COMMISSION	23
ANNEXE : PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LES RAPPORTEURS SPÉCIAUX	27

INTRODUCTION

Les financements de l'État en matière d'infrastructures et de services de transports reposent principalement sur :

- **le programme 203 *Infrastructures et services de transports* de la mission *Écologie, développement et mobilités durables*, relevant de la **direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)** pour un total, en 2017, de **4 634 millions d'euros en CP**, en **hausse de 224 millions d'euros** (+ 4,8 %) dont :**

- **2 942 millions d'euros en crédits de paiement** couvrant le fonctionnement, l'investissement et les dotations aux tiers. Les rémunérations des personnels concernés du ministère de la transition écologique et solidaire relèvent du programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie* pour 10 244 ETP et 587,6 millions d'euros de dépenses de titre 2 ⁽¹⁾ ;

- **1 692 millions d'euros de CP de fonds de concours** (40 % de l'ensemble) dont 1 143 millions d'euros provenant de l'**Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)** et le solde provenant des **collectivités territoriales** pour les opérations, dont l'État est maître d'ouvrage, des volets Mobilités des contrats de plan État-régions (CPER) 2015-2020 ;

- **les crédits d'opérateurs dotés de ressources extrabudgétaires :**

- l'**AFITF**, qui finance les engagements pluriannuels de l'État pour les différents modes de transports à partir de ressources exclusivement prélevées sur transport routier (2 400 millions d'euros en 2017) ;

- la **Société du Grand Paris**, qui finance le Grand Paris Express et dispose, en 2017, de 532 millions d'euros de recettes issues de parts locales de taxes nationales mais qui fait également appel à l'emprunt (700 millions d'euros) ;

- **Voies navigables de France**, qui, outre une subvention pour charges de service public du programme 203 (240 millions d'euros), perçoit la taxe hydraulique (132 millions d'euros) ainsi que des ressources propres provenant des utilisateurs des voies navigables ;

- **le budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*** qui présente l'équilibre entre des recettes provenant de redevances et de taxes acquittées par les compagnies aériennes (2 281 millions d'euros en 2017) et des dépenses liées aux activités de la **direction générale de l'aviation civile (DGAC)** ;

- Enfin, **le compte d'affectation spéciale *Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs*** doit permettre l'équilibre financier des lignes ferroviaires de transport de voyageurs, dites « *d'équilibre du territoire* » (TET) et

(1) M. Éric Coquerel examine ces crédits de titre 2 dans le rapport spécial n° 16.

le **compte d'affectation spéciale Aides à l'acquisition de véhicules propres** vise à maintenir l'équilibre financier du dispositif du bonus-malus automobile.

Dans le cadre du semestre de l'évaluation des politiques publiques, les travaux de contrôle des Rapporteurs spéciaux ont porté particulièrement sur

– les **enjeux de sincérité de la programmation budgétaire au regard des annulations de crédits en cours d'exercice et des tensions sur les dépenses d'entretien et de régénération des infrastructures existantes** ;

– la **capacité de l'État à hiérarchiser ses engagements en matière de nouvelles infrastructures, et à les honorer sur la durée, ce qui conduit à examiner la soutenabilité des engagements de l'AFITF.**

I. AMÉLIORER LA SINCÉRITÉ DE L'EXÉCUTION DU PROGRAMME 203 INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS

L'exécution des crédits en 2017 est marquée, de manière inédite, par des **annulations portant à la fois sur les crédits budgétaires et sur une partie des fonds de concours** rattachés au programme, comme le détaille le tableau suivant :

EXÉCUTION DU PROGRAMME 203 EN 2017 EN CRÉDITS DE PAIEMENT

(montants en millions d'euros)

	LFI 217	Annulations	Gels	Consommés	En %
Crédits budgétaires	3 194	- 244	- 8	2 950	92,4 %
Fonds de concours	1 984	- 3	- 289	1 692	85,3 %
Total	5 178	- 248	- 297	4 633	89,5 %

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Sur les près de 3,2 milliards d'euros de **crédits budgétaires** inscrits en loi de finances, **244 millions d'euros de CP ont été annulés en exécution**, dont 239,6 millions d'euros par les décrets du 20 juillet 2017 portant ouverture et annulation de crédits à titre d'avance.

La contrainte effective est très supérieure au taux global d'annulation de 8 % car la part « *manœuvrable* » des crédits du programme, hors fonds de concours, ne dépasse pas 900 millions d'euros.

En effet, **78 % des CP consommés (2 255 millions d'euros)** sont des « **redevances d'accès** » versées à SNCF Réseau pour les **coûts d'utilisation du réseau non couverts par les péages acquittés par les lignes conventionnées**. Les montants de ces compensations étant fixés par application de la réglementation européenne et sur avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), le responsable de programme ne dispose pas de marges de manœuvre en la matière.

Les annulations de crédits ont donc concerné les enveloppes les plus sensibles, comme le détaille le tableau suivant.

ANNULATIONS DE CRÉDITS BUDGÉTAIRES DU PROGRAMME 203

(crédits budgétaires en millions d'euros)

	LFI	Annulations	Solde	Taux d'annulation
Concours fret	132	- 132	0	- 100 %
Réseau routier national, entretien, exploitation	317	- 43	274	- 13 %
Compensation fret	95	- 34	61	- 36 %
Concours TET	529	- 7	522	- 1 %
Concours TER	1 676	- 4	1 672	0 %
Subvention Voies navigables de France	251	- 7	244	- 3 %
Entretien des ports ⁽¹⁾	51	- 4	47	- 8 %
Autres	95	- 13	82	- 14 %
Total	3 146	- 244	2 902	- 8 %

Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

• Les annulations récurrentes de crédits invitent à refondre les outils de soutien au secteur du fret

La majorité des annulations de crédits ont portées sur les financements destinés au fret sous la forme de subventions à SNCF Réseau afin d'éviter aux transporteurs d'être exposés à des niveaux de péage excessifs.

CONCOURS DE L'ÉTAT À SNCF RÉSEAU AU TITRE DES PÉAGES ET DU FRET

(CP en millions d'euros)

	Exécution 2016	PLF 2017	Exécution 2017	Taux d'exécution
Redevance d'accès TER	1 659,7	1 675,7	1 650,3	98,5 %
Redevance d'accès TET	529,4	529,4	521,9	98,6 %
Compensation fret	90	94,8	61,7	65,1 %
Concours fret	0	131,5	0	0 %
TOTAL	2 279,1	2 457	2 233,9	90,9 %

Source : documents budgétaires.

Alors que seuls des ajustements techniques concernent les redevances TER et TET, les deux dispositifs concernant le fret sont fortement impactés :

– la « compensation fret » est en retrait de 34 millions d'euros en 2017. Cet écart a entraîné un **report de charge de 12,3 millions d'euros début 2018** afin que l'État règle le montant de 74 millions d'euros, fixé sur avis de l'Arafer, pour couvrir le « *coût directement imputable* » aux activités des transporteurs. L'écart aux montants inscrits en loi de finances, qui s'établit finalement à 21,7 millions d'euros, provient de la baisse du trafic de fret en 2017, liée aux mauvaises récoltes céréalières ;

– **surtout l'intégralité des 131,6 millions d'euros de la subvention dite de « concours fret »** ont été annulés. Cette dotation complémentaire, qui vise à couvrir le « *coût complet* » de l'activité du fret pour le réseau ferroviaire, n'a pas le statut de dépense obligatoire ce qui la rend vulnérable à des annulations de crédits.

(1) M. Saïd Ahamada examine les crédits liés aux ports et aux transports maritimes dans le rapport spécial n° 17 Affaires maritimes.

Alors qu’aucuns crédits n’ont été consommés à ce titre, ni en 2016, ni en 2017, les Rapporteurs spéciaux s’interrogent sur l’inscription d’une dotation de 145 millions d’euros pour « concours fret » en loi de finances pour 2018.

Les Rapporteurs spéciaux constatent que **le dispositif de soutien au fret n’a pas trouvé son équilibre et atténué la sincérité de la programmation des crédits du programme 203**. Du fait du caractère ouvert et mêlé des circulations ferroviaires, la notion de coût complet pour l’activité fret paraît difficilement appréhendable, alors même que l’un des enjeux du nouveau pacte ferroviaire en cours est que SNCF Réseau recouvre le coût complet de l’ensemble du réseau, et non uniquement sur une activité donnée telle que le fret.

Les Rapporteurs spéciaux soulignent en outre que **l’Arafer a proposé de remplacer les dispositifs actuels de compensations et de concours par des aides directes aux entreprises concernées**. Un dispositif similaire existe par exemple en Italie et a été autorisé par la Commission européenne au titre des aides d’État. Les Rapporteurs spéciaux appellent à des modifications en ce sens dès la prochaine loi de finances.

Le fléchage du dividende de SNCF Mobilités vers la régénération du réseau ferré

Outre les redevances d’accès, le programme 203 retrace pour la première fois, en 2017, le **versement à SNCF Réseau d’une subvention de régénération du réseau ferré** issue de fonds de concours provenant des **dividendes de SNCF Mobilités** auxquels l’État a renoncé par l’article 1^{er} de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (articles L. 2102-19 et L. 2102-20 du code des transports, non modifiés par le texte du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire).

Le circuit retenu garantit la traçabilité de ce dividende dans les comptes de l’État et le respect du versement du fonds de concours pour **296 millions d’euros en 2017**.

Les Rapporteurs spéciaux se félicitent que l’État ait tenu ses engagements en la matière.

Ils relèvent que **ce nouveau canal de financement de SNCF Réseau a vocation à bénéficier des effets progressifs du nouveau pacte ferroviaire**. La révision à la baisse de l’indexation des péages TGV ainsi que l’augmentation de la productivité du groupe ferroviaire améliorera le résultat net de SNCF mobilités, ce qui **permettra d’augmenter la dotation versée à SNCF Réseau pour investir dans le renouvellement du réseau ferroviaire**.

• Entretien et régénération des routes et canaux : une contrainte croissante

La régulation budgétaire a également porté sur **des crédits d’entretien préventif et de grosses réparations du réseau routier national non concédé, inférieurs de près de 15 % aux montants inscrits en loi de finances**, comme le détaille le tableau page suivante.

CRÉDITS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL EN 2017

(crédits de paiement en millions d'euros)

	Loi de finances	Consommation	Écarts	
Entretien préventif et grosses réparations	90,6	46,7	- 43,9	- 48,5%
Équipements, exploitation, viabilité, entretien courant	150,3	155,4	+ 5,1	+ 3,4%
Réhabilitation des ouvrages d'art	30,3	18,3	- 12	- 39,6%
Immobilier, radios et matériels techniques	33,7	37	+ 3,3	+ 9,8%
Maintenance des équipements dynamiques et des équipements en tunnel	16,4	15	- 1,4	- 8,5%
Autres	0	1,5	1,5	
TOTAL	321,3	273,9	- 47,4	- 14,8%

Source : rapport annuel de performances.

Dans cet ensemble, les annulations portent intégralement sur des **dépenses d'investissements** (86 millions d'euros de CP consommés contre 130 millions d'euros inscrits) qui couvrent les frais d'**entretien préventif et de grosses réparations des chaussées** ainsi que de **réhabilitation d'ouvrages d'art**. En outre, l'exécution complète des enveloppes de fonctionnement masque leur insuffisance : leur niveau ne couvre que les trois quart du besoin, contraignant les équipes des directions interrégionales des routes, pour continuer d'assurer leurs missions de surveillance du réseau, à sacrifier des interventions d'entretien courant équivalant à un trimestre d'activité.

Les Rapporteurs spéciaux alertent sur la **nécessité de sanctuariser ces postes de dépenses alors que l'état des structures de chaussée continue de se dégrader**. Les indicateurs de performance figurant dans le rapport annuel de performances l'indiquent sans ambiguïté : la moyenne de notes d'« *image qualité des chaussées du réseau routier national* » (IQRN) passe de 16,17 en 2016 à 16,06 en 2017. Plus de 50 % des surfaces de chaussées doivent être renouvelées, et plus d'un quart des ponts nécessitent un entretien préventif.

Les Rapporteurs spéciaux soulignent que **le déficit d'entretien contribue à renchérir les dépenses ultérieures de régénération financées par des fonds de concours de l'AFITF**, et qui constituent désormais une priorité du Gouvernement : 485 millions d'euros sont inscrits en 2018, en hausse de 100 millions d'euros par rapport à 2017 (+ 26 %).

Les Rapporteurs spéciaux invitent donc à une **mise en cohérence des différentes dépenses** d'entretien et de régénération **du réseau routier national non concédé**. Il paraît indispensable d'y consacrer des ressources supplémentaires, estimées à 200 millions d'euros par an selon différents audits conduits par la DGITM. Afin de dégager de nouvelles ressources et pour que les poids lourds contribuent à l'entretien du réseau à la hauteur de l'usure qu'ils y occasionnent, une réforme des dépenses fiscales liées au carburant professionnel paraît opportune. Les Rapporteurs spéciaux invitent dans ce cas à **conforter l'acceptabilité du prélèvement, en le fléchant entièrement vers l'investissement dans le réseau routier**.

De même, la régulation budgétaire a conduit à annuler 6,8 millions d'euros (2,7 %) de la **subvention pour charges de service public de Voies navigables de France (VNF)**.

Si les montants effectivement perçus par l'établissement sont stables entre 2016 et 2017, à 244,6 millions d'euros, la dotation est insuffisante compte tenu de la fragilisation des autres ressources de l'établissement. C'est particulièrement le cas pour la taxe hydraulique (132,8 millions d'euros en 2017), acquittée par les titulaires d'ouvrages qui prélèvent ou évacuent de l'eau sur le domaine public fluvial, majoritairement des centrales électriques implantées en bord de voie d'eau pour le refroidissement de leurs circuits. Le rendement actuel, en diminution, est menacé à brève échéance par des fermetures de centrales thermiques. Les Rapporteurs spéciaux renouvellent donc leur appel à **pérenniser les ressources de VNF en en modifiant la structure**.

Les épisodes de crues de 2016, mais aussi début 2018, ont mis en évidence les **faiblesses du réseau des voies navigables**, qui constitue un **patrimoine souvent vieillissant et fragile**. En 2017, comme les années précédentes, VNF n'a pu investir qu'à hauteur de 140 millions d'euros. Or un audit indépendant demandé, dès l'été 2017, par la ministre des transports, fixe à 245 millions d'euros par an, pendant 10 ans, le niveau d'investissements nécessaires pour stopper la dégradation de l'ensemble du réseau et assurer sa régénération, dont 120 millions d'euros pour le grand gabarit.

Alors que le transport de fret fluvial constitue le mode le plus sûr et le moins émetteur de CO₂ à la tonne transportée, les Rapporteurs spéciaux souhaitent que **le volet de programmation financière du projet de loi d'orientation des mobilités**, examiné prochainement par le Parlement, garantisse l'augmentation progressive des investissements de régénération des voies navigables tout en **hiérarchisant ces objectifs en fonction des catégories de voies navigables et de leurs usages différenciés**.

• **Les gels des fonds de concours des collectivités territoriales invitent à accélérer la refonte des CPER**

L'exécution très contrainte du programme 203 a également entraîné **le gel de 289 millions d'euros de fonds de concours**, reportés de l'exercice 2016, provenant des collectivités territoriales, pour l'essentiel au titre des investissements des volets Mobilités des CPER.

Il a été indiqué aux Rapporteurs spéciaux que le ministère en charge des comptes publics a soutenu que le respect de la norme de dépense de l'État interdisait de consommer les reports de fonds de concours entrants et exigeait de les geler et de les reporter à nouveau. En conséquence, l'État n'a pas adressé **aux maîtres d'œuvres les paiements que devaient honorer les crédits pourtant versés dans ce but par les collectivités territoriales partenaires**.

Outre les difficultés que ce gel a pu occasionner pour les entreprises de travaux publics et leurs sous-traitants ou pour les opérateurs agissant pour le compte de l'État en matière de transport collectifs, elle expose l'État à devoir acquitter des pénalités dont les montants n'ont pas été communiqués aux Rapporteurs spéciaux.

Les Rapporteurs spéciaux regrettent cette mesure, contraire au II de l'article 17 de la loi organique relative aux lois de finances qui dispose que l'emploi des fonds de concours est conforme à l'intention de la partie versante. Ils appellent à assainir rapidement la situation, alors que le gel a accru à due concurrence les montants de dettes exigibles reportés d'une année sur l'autre : ils s'élèvent à 328 millions d'euros en 2018, en hausse de 158 millions d'euros depuis 2015.

Les Rapporteurs spéciaux relèvent que cette situation regrettable illustre les **difficultés plus générales de l'État pour tenir ses engagements dans le cadre des CPER**.

À mi-parcours des volets Mobilités des CPER 2015-2020, seuls 28 % des AE et 9 % des CP ont été consommés comme l'indique le tableau suivant et comme le détaillent, par régions et par modes de transports, les tableaux présentés en annexe au présent rapport.

EXÉCUTION DE LA PART ÉTAT DES CPER ET CPIER 2015-2020

(en millions d'euros)

	AE	CP
2015	616,3	42,8
2016	770,7	248,7
2017	702	374
Total consommés	2 089	665,5
Total annoncés	7 219,5	7 219,5
En % du total annoncé	28,9%	9,2 %

Sources : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Le solde des engagements de l'État dépasse ainsi 5 milliards d'euros et ne pourra pas être honoré au rythme actuel. Par exemple, pour les petites lignes ferroviaires classées en UIC 7 à 9, une intervention de l'État à hauteur de 25 % supposerait un surplus de dépenses de 100 millions d'euros par an jusqu'en 2022.

Les Rapporteurs spéciaux souhaitent donc que la loi d'orientation des mobilités fournisse l'occasion d'une **réforme de grande ampleur des CPER**. Ils invitent l'État comme les collectivités territoriales à effectuer un **inventaire critique du contenu des contrats, comportant parfois des projets disparates et insuffisamment priorisés**. Les Rapporteurs spéciaux considèrent qu'une réforme de la gouvernance des CPER pourrait justifier une différenciation plus forte entre territoires. Ils suggèrent également des transferts de maîtrise d'ouvrage avec attribution de ressources correspondantes, par exemple en ajustant les parts de TICPE revenant aux régions.

II. CONFORTER LA SOUTENABILITÉ DES ENGAGEMENTS DE L'AGENCE POUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DE FRANCE (AFITF)

Les engagements pluriannuels de l'État pour le financement des infrastructures de transports sont honorés principalement par l'AFITF, qui dispose à cette fin de ressources fiscales affectées. En 2017, les dépenses de l'Agence, détaillées dans le tableau suivant, ont atteint **2 154 millions d'euros en CP** :

– **1 143 millions d'euros rattachés au programme 203** (investissements routiers sur le réseau national non concédé, parts de l'État au titre de CPER...) ;

– **le solde versé directement à d'autres acteurs : autorités organisatrices de transport** (205 millions d'euros pour le volet transports collectifs des CPER), **SNCF Réseau** (550 millions d'euros pour la part de l'État dans le financement des lignes à grande vitesse), **SNCF Mobilités** (171 millions d'euros pour des acquisitions de matériels roulant des trains d'équilibre du territoire), ou à **VNF** (78 millions d'euros pour des investissements de régénération des canaux).

DÉPENSES DE L'AFITF EN 2017 PAR BÉNÉFICIAIRES ET MODES DE TRANSPORTS

(en millions d'euros)

	2016	2017	Écart 2016-2017
Collectivités territoriales et AOT	64,24	205,90	+ 141,65
Ferroviaire interurbain	-	75	+ 75
Routier	20,29	100	+ 79,71
Transports collectifs	43,95	30,90	- 13,06
État	1 226,58	1 143,71	- 82,87
Divers	68,81	67,82	- 0,99
Ferroviaire interurbain	173,66	162,49	- 11,17
Fluvial et maritime	56,51	51,25	- 5,26
Routier	758,66	711,40	- 47,26
Transports collectifs	168,95	150,75	- 18,20
Grands ports maritimes	0,05	0,40	+ 0,35
Ferroviaire interurbain	-	0,40	+ 0,40
Fluvial et maritime	0,05	-	- 0,05
SNCF mobilités	100	171,02	+ 71,02
Ferroviaire interurbain	100	171,02	+ 71,02
SNCF Réseau	546,81	550,07	+ 3,26
Ferroviaire interurbain	546,81	550,07	+ 3,26
TELT	0	5,54	+ 5,54
Ferroviaire interurbain	-	5,54	+ 5,54
VNF	81,78	78	- 3,78
Fluvial et maritime	81,78	78	- 3,78
Total général	2 019,46	2 154,63	+ 135,17

Source : Agence de financement des infrastructures de transports de France.

• ***La pause des grands projets a permis de contenir les restes à payer***

Les Rapporteurs spéciaux ont examiné particulièrement les **engagements financiers de l'AFITF**, afin de s'assurer de leur soutenabilité au regard des ressources affectées dont elle dispose.

Les ressources cumulées de l'AFITF au cours de ses douze premières années d'existence (2005-2016) se sont élevées à 23,5 milliards d'euros, soit 1,95 milliard d'euros par an en moyenne. Mais, sur la même durée, les engagements, nets des déagements, atteignent 33,1 milliards d'euros.

Selon une estimation réalisée par la Cour des comptes en juin 2016, le montant des engagements souscrits par l'AFITF devait rapidement dépasser de plus de 600 millions d'euros le flux des revenus attendus jusqu'en 2019. En ajoutant les paiements correspondant aux engagements nouveaux pris par l'État, jusqu'en 2016, sur de nombreux projets d'infrastructures routières ou ferroviaires, qui n'avaient pas encore donné lieu à des conventions financières signées par l'Agence, l'écart entre les flux de ressources et les dépenses futures aurait en outre dépassé 1,6 milliard d'euros.

En annonçant la pause des grands projets et un examen de leurs finalités et de leurs phasage, dans le cadre des Assises de la mobilité puis du Conseil d'orientation des infrastructures, le Gouvernement a permis de mettre fin à une trajectoire non soutenable.

En conséquence, en 2017, les budgets rectificatifs de l'AFITF ont réduit de **1,2 milliard d'euros les montants d'autorisations d'engagement**, passant de **3 220 millions d'euros au budget initial 2017 à 1 994 millions d'euros exécutés**. Il s'agit de l'annulation de :

– 728 millions d'euros pour des opérations ferroviaires par la **non-signature avec certaines régions de conventions de financement pour le renouvellement du matériel roulant pour les trains d'équilibre du territoire** (540 millions d'euros), et par la **réduction des engagements liés au tunnel Lyon-Turin** (160 millions d'euros) ;

– 415 millions d'euros pour des opérations routières, dont le **report du projet de l'A45** ;

– 105 millions d'euros pour le **projet de canal Seine-Nord Europe**.

Il en résulte une **stabilisation des restes à payer de l'AFITF** après plusieurs années de hausses, à **12 milliards d'euros fin 2017**.

Ce niveau de restes à payer est entièrement **compatible avec les ressources annuelles de l'Agence**, portées à 2,4 milliards d'euros au budget 2018, comme l'indique par exemple l'échéancier de reste à payer retenu par le Conseil d'orientation des infrastructures jusqu'en 2022.

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES RESTES À PAYER DE L'AFITF JUSQU'EN 2022

(en millions d'euros)

	2018	2019	2020	2021	2022
Échéance de restes à payer	1 525	1 627	1 428	929	583

Sources : réponses de l'AFITF aux questions des Rapporteurs spéciaux.

On constate que ces montants sont toujours inférieurs aux ressources prévisionnelles de l'AFITF. En outre **la moitié des restes à payer correspond à des projets inaugurés pour lesquels des contrats de partenariat prévoient des étalements de remboursements sur des durées longues** :

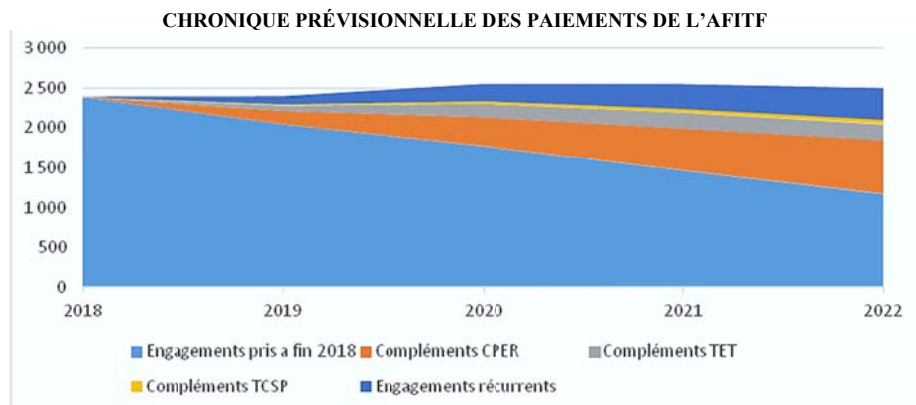
– pour l'autoroute L2 à Marseille : 780 millions d'euros, soit 30 millions d'euros par an jusqu'au terme du contrat en 2042 ;

– pour la LGV Bretagne Pays-de-la-Loire (2 076 millions d'euros) et pour la LGV du contournement Nîmes-Montpellier (2 325 millions d'euros), financées à hauteur de 250 millions d'euros par an pendant 20 ans ;

– au titre du programme GSM-Rail pour un total de 552 millions d'euros.

Il a été indiqué aux Rapporteurs spéciaux que les engagements déjà pris par l'AFITF et des engagements inscrits au budget initial 2018, voté le 3 mai dernier, nécessiteront de fixer des niveaux de crédits de paiement atteignant 2,4 milliards d'euros en 2018 et 2019 et 2,5 milliards d'euros entre 2020 et 2022.

La trajectoire des besoins de crédits de paiement pour l'AFITF jusqu'en 2022, illustrée par le graphique ci-dessous, provient du lissage d'engagements complémentaires à réaliser au titre des CPER, du financement de matériels roulants TET à livrer en 2025 au titre des lignes Paris-Orléans-Clermont-Ferrand et Paris-Orléans-Limoge-Toulouse, du reliquat des appels à projets de transports collectifs en site propre et enfin d'engagements récurrents rattachés au programme 203 pour la régénération, la modernisation et la mise en sécurité des réseaux.



Source : Agence de financement des infrastructures de transports de France.

Les Rapporteurs spéciaux relèvent en outre que **l'AFITF a pu réduire de moitié, en 2017, les charges à payer dues à des dettes envers SNCF Réseau** qui avait avancé la part de l'État sur des chantiers de LGV. Le montant atteint désormais 221 millions d'euros. Les Rapporteurs spéciaux invitent à solder cette situation qui occasionne des pénalités financières estimées à 37 millions d'euros.

Le règlement anticipé de la dette liée à la résiliation du contrat Ecomouv'

Le budget 2017 de l'Agence prévoyait une dépense de 48 millions d'euros au titre de l'échéancier du remboursement de la dette Dailly liée à la résiliation, par l'État, du contrat de partenariat de l'écotaxe poids lourds avec la société Ecomouv'.

La perspective de dissolution de la société Ecomouv' a contraint à opérer le remboursement anticipé de la totalité de la dette subsistante : à cette fin, la **seconde loi de finances rectificative pour 2017 a majoré de 339 millions d'euros la fraction de TICPE affectée à l'AFITF**. Ces crédits ont bien été versés et rattachés au budget 2017 de l'AFITF mais ils n'ont pu être utilisés sur le même exercice, la dissolution de la société n'étant intervenue qu'après la fin de l'exercice budgétaire. Le paiement a été effectué en mars 2018 et sera rattaché à l'exercice 2018, pour un **montant total de 326,4 millions d'euros** : l'économie provient de la hausse des taux d'intérêt au cours du trimestre, qui a diminué le coût du débouclage des instruments de couverture.

Les Rapporteurs spéciaux attestent donc que le niveau actuel de ressources de l'AFITF lui permet d'honorer les engagements financiers qu'elle a déjà souscrits.

Cependant, le niveau de ces restes à payer n'inclut pas **le financement des « très grands projets »**, pour lesquels **les engagements de l'État ne se sont pas, à ce jour, suivis par des engagements financiers de l'AFITF**. Les restes à payer de l'AFITF pour le Lyon-Turin (340 millions d'euros fin 2018) se situent bien en deçà de la contribution de France envisagée (2,5 milliards d'euros). Concernant le projet de **Canal Seine-Nord Europe**, aucune AE n'est inscrite au budget de l'Agence en 2018 alors que l'État doit apporter 1 milliard d'euros au projet.

Canal Seine-Nord Europe : une réorientation à inscrire dans les faits

Le Premier ministre a arrêté, en octobre 2017, les orientations permettant la poursuite du projet. Il s'agit notamment de faire évoluer la gouvernance de la société de projet vers un établissement public local, transférant aux collectivités territoriales le pilotage financier et opérationnel ainsi que la maîtrise des risques du projet.

L'État a confirmé son engagement d'un milliard d'euros, qui prendrait la forme d'un emprunt de long terme de la société de projet, dont les annuités pourraient être financées par des taxes nationales à assiette locale affectées à la société de projet.

Les Rapporteurs spéciaux soulignent que la régionalisation de la société de projet relève de la loi et devra donc être incluse dans la loi d'orientation des mobilités. Elle pourrait donc être effective dans le courant de l'année 2019.

• **Les ressources de l'Agence doivent être accrues afin de répondre aux priorités identifiées par le Conseil d'orientation des infrastructures**

Le niveau actuel de ressources de l'AFITF ne lui permet pas de répondre à l'ensemble du besoin identifié dans le cadre des travaux, engagés fin 2017, par le **Conseil d'orientation des infrastructures (COI)**, présidé par Philippe Duron, ancien député et également ancien président de l'Agence, afin de :

– définir, à l'horizon 2030, les **objectifs de services et les besoins d'investissements**, conformément aux priorités de la **régénération du réseau existant** et des **mobilités du quotidien** ;

– proposer le **chiffrage et le phasage de ces investissements** ainsi que les **pistes de financement** préfigurant le **volet de programmation budgétaire** du projet de **loi d'orientation des mobilités**.

Le COI a proposé **trois scénarios d'investissement**, par niveaux croissants de dépenses de l'AFITF. Dans chaque scénario, **un peu moins de 10 milliards d'euros de dépenses sont liés à des engagements préexistants**, dont 6 milliards d'euros à payer avant fin 2022.

Le **scénario 1 maintient la trajectoire actuelle des dépenses de l'AFITF** et la ramène à 2,4 milliards d'euros à partir de 2022 soit **48 milliards d'euros en 20 ans**. Ce niveau, bien que supérieur de 25 % à la moyenne des dépenses 2012-2016, **ne permettrait pas de décongestionner l'ensemble des nœuds ferroviaires et reporte durablement les projets actuellement mis en pause**. Les restes à payer des engagements existants représentent près de la moitié des dépenses pour la période 2018-2022.

Le **scénario 2 affecte environ 3 milliards d'euros par an à l'AFITF (60 milliards d'euros en 20 ans), soit 55 % de plus que la dépense moyenne 2012-2016**. Il doit permettre d'accélérer la régénération des réseaux pendant les dix premières années. Cet effort est articulé avec la **réalisation des premières phases des grands projets, utile par elle-même, et qui permet leur poursuite progressive par la suite**, comme l'illustre l'encadré figurant page suivante.

Le **scénario 3 (80 milliards d'euros en 20 ans) finance un plus grand nombre de projets structurants, pour 3,5 milliards d'euros par an à l'AFITF jusqu'en 2022, puis 4,4 milliards par an**.

Les Rapporteurs spéciaux appellent donc définir **une nouvelle trajectoire des dépenses de l'Agence** afin d'accroître les investissements permettant de régénérer les infrastructures de transports et d'améliorer les transports du quotidien, conformément aux objectifs fixés par le Président de la République, lors de son discours du 1^{er} juillet 2017 en gare de Rennes.

L'articulation entre traitement des nœuds ferroviaires et développement de nouvelles lignes

Le volet Bordeaux-Toulouse du grand projet ferroviaire du sud-ouest GPSO illustre les trois scénarios proposés par le COI.

Le projet est décomposé en 4 phases : les 2 premières traitent les nœuds ferroviaires à Bordeaux et Toulouse : ce préalable à la LGV améliore également les transports du quotidien (930 millions d'euros) ; les 2 phases suivantes construisent les tronçons grande vitesse Toulouse-Agen (1,4 milliard d'euros) et Bordeaux-Agen (1,5 milliard d'euros).

Le scénario 1 reporte le traitement des nœuds ferroviaires à 2028 et les autres phases à 2033 et après 2037 ; le scénario 3 traite les nœuds ferroviaires avant 2022 et complète la liaison Bordeaux-Toulouse en 2027 ; **le scénario 2 traite les nœuds ferroviaires avant 2022, termine la liaison Toulouse-Agen avant 2032 et la liaison Bordeaux-Agen en 2037.**

Dans tous les cas, le tronçon Bordeaux-Dax, dernier volet du GPSO, est repoussé à après 2037 (1,2 milliard d'euros).

L'examen du volet de programmation financière de la loi d'orientation des mobilités devra permettre au Parlement de fixer les nouveaux objectifs de dépenses mais également de **dégager des ressources supplémentaires.**

Le COI propose qu'une part plus élevée des prélèvements fiscaux opérés sur les utilisateurs des routes soit affectée au financement de l'AFITF. Le scénario 2 serait soutenable par exemple en affectant à l'Agence 2 à 3 centimes de TICPE supplémentaires ou par une **réforme de la dépense fiscale liée au carburant professionnel**, appelée à croître mécaniquement avec la hausse de la composante carbone de la TICPE, jusqu'à 3,2 milliards d'euros en 2022 pour les seuls poids lourds.

En tout état de cause, des **garanties devront être apportées quant à l'emploi des ressources supplémentaires.** Dès lors, les Rapporteurs spéciaux proposent que l'État souscrive une **convention d'objectifs et de moyens avec l'Agence**, comme l'a suggéré son nouveau président, M. Christophe Béchu.

Cette feuille de route devra **mettre en cohérence les engagements de l'Agence avec la programmation définie par la loi d'orientation des mobilités.** Elle devra également associer étroitement l'Agence aux futurs travaux du COI, instance appelée à devenir permanente.

Il conviendra en outre d'**améliorer la transparence** des modes de fonctionnement de l'Agence : la **transparence envers le Parlement** qui ne dispose pas aujourd'hui, chaque automne, lorsqu'il affecte des recettes fiscales à l'Agence, d'une présentation détaillée des dépenses qui figureront au budget prévisionnel qu'elle adopte ultérieurement ; la **transparence envers les citoyens**, par exemple en créant, au sein de l'Agence, un collège supplémentaire ouvert aux représentants des usagers des différents modes de transport.

III. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORTS CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS

Le CAS *Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs*, créé par la loi de finances pour 2011, doit permettre l'équilibre financier des lignes ferroviaires de transport de voyageurs, dites « d'équilibre du territoire » (TET) en finançant l'équilibre de l'exploitation (programme 785 pour 300 millions d'euros en CP) et en contribuant à la maintenance et à la régénération du matériel roulant utilisé par ces services (programme 786, pour 100 millions d'euros en CP)

Le CAS a disposé de 408 millions d'euros de recettes majoritairement acquittées par SNCF Mobilités : la **contribution de solidarité territoriale (CST)**, reposant sur l'activité des lignes TGV, ainsi que la **taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF)**, due par les entreprises de transport ferroviaire redevables de la CST sur une assiette d'un montant supérieur à 300 millions d'euros. Ce seuil a été prévu dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire afin de protéger, le moment venu, les nouveaux entrants.

En outre, le CAS bénéficie d'une fraction du produit de la **taxe d'aménagement du territoire (TAT)** acquittée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes dans le but de faire contribuer les usagers des autoroutes au financement des modes alternatifs de transport.

ÉVOLUTION DES RECETTES DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE

(montants en millions d'euros)

	Loi de finances 2017	Exécution
Taxe d'aménagement du territoire (TAT)	42	92
Contribution de solidarité territoriale (CST)	116	90
Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires (TREF)	200	226
TOTAL	358	408

Sources : documents budgétaires.

Comme l'indique le tableau ci-dessus, afin d'alléger la fiscalité pesant sur l'activité TGV de SNCF Mobilités, la **part de la TAT affectée au CAS** a été portée à 92 millions d'euros par la seconde loi de finances rectificative pour 2017, en hausse de 50 millions d'euros (+ 120 %).

Longtemps fragile, la soutenabilité du CAS est désormais assurée par la nouvelle « *convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) pour la période 2016-2020* » signée avec SNCF Mobilités le 27 février 2017.

Elle modifie le périmètre des lignes TET relevant de l'État. Le prise en charge par les régions de lignes relevant antérieurement à l'État se traduit d'une part, dans le CAS, à compter de 2018, par de nouvelles contributions aux régions, et d'autre part, par le financement par l'État du renouvellement de matériels roulants des lignes transférées, pris en charge par l'AFITF.

IV. CONFIRMER LA RÉORIENTATION DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES

Le compte d'affectation spéciale (CAS) *Aides à l'acquisition de véhicules propres* vise à maintenir l'équilibre financier du dispositif du bonus-malus automobile qui offre des aides et des pénalités à l'achat de véhicules neufs, selon deux barèmes catégorisant les véhicules éligibles au bonus et ceux soumis au malus. Il finance également la prime à la conversion qui apporte, depuis 2015, une aide supplémentaire à l'achat d'un véhicule, lorsque cet achat s'accompagne du retrait de la circulation d'un véhicule ancien particulièrement émetteur en CO₂.

ÉVOLUTION DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE

(crédits de paiements, en millions d'euros)

	LFI 2015	Exécution 2015	LFI 2016	Exécution 2016	LFI 2017	Exécution 2017	Taux d'exécution 2017	Évolution exécution 2016 – 2017	
								En millions d'euros	En %
Recettes									
Malus	242,1	301,5	266	265,6	347	351,8	101,4 %	+ 86,2	+ 32,5%
Dépenses									
Programme 791 Bonus (aides à l'acquisition de véhicules propres)	214,1	204,4	236	207,45	320	258,8	80,9 %	+ 51,4	+ 24,8%
Programme 792 Primes (aides au retrait de véhicules polluants)	28	21,4	60	28	27	36	133,3 %	+ 8	+ 28,5 %
Total des dépenses	242,1	225,8	296	235,5	347	294,9	85 %	+ 59,5	+ 25,2 %
Soldes									
Solde d'exécution	0	75,7	– 30	30,1	0	56			
Solde comptable cumulé		218,6		248,8		304,8		+ 56	+ 22,5 %

Source : lois de finances initiales et rapports annuels de performances.

La consommation des crédits du programme 791, qui finance le bonus, bien qu'en hausse par rapport à 2016 (+ 25 %) est inférieure à l'augmentation des crédits d'une année sur l'autre (+ 40 %). Le taux d'exécution du programme diminue en conséquence de 7 points, passant de 87 à 80 %.

Inversement, les crédits du programme 792, qui finance les primes à la conversion, paraissent sous-calibrés. La loi de finances pour 2017, anticipant incorrectement une raréfaction du public ciblé par le dispositif, avait ramené l'enveloppe de 60 à 27 millions d'euros. Or ce niveau est apparu inférieur aux besoins, entraînant un taux d'exécution des crédits de 133 %. Cette dynamique conforte le choix, opéré par la loi de finances pour 2018, de modifier la prime à la conversion pour en faire bénéficier un plus large public.

La soutenabilité du CAS paraît en outre garantie par le niveau élevé du solde cumulé, qui atteint 304,8 millions d'euros fin 2017.

V. PROLONGER LE REDRESSEMENT ET L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DU BUDGET ANNEXE *CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS* (BACEA)

Le budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* retrace les activités de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Il présente l'équilibre entre des recettes acquittées par les compagnies aériennes et des dépenses visant à garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien.

• *Le dynamisme des recettes améliore le résultat financier*

Les **recettes** atteignent, hors emprunts, **2 178 millions d'euros** (+ 4 %), supérieures de 146 millions d'euros aux prévisions de la loi de finances : il s'agit principalement de **redevances aériennes** et de la **taxe d'aviation civile (TAC)**.

Les **redevances** s'élèvent à 1 665,1 millions d'euros, en hausse de 31 millions d'euros par rapport à 2016 (+ 1,9 %) et supérieures de 80 millions d'euros aux montants prévus par la loi de finances. Cet écart provient de la croissance de 6,1 % du trafic en 2017, porté à 164 millions de passager.

La majorité de l'écart à la prévision provient des **redevances de routes** liées aux **survol international du territoire**, particulièrement lors des pointes de trafic estivales. Ceci compense très largement la diminution des recettes au titre de la **redevance pour services terminaux de circulation aérienne (RSTCA)**, à 216 millions d'euros contre 232,4 millions en loi de finances, conséquence bienvenue d'une mesure de déperéquation applicable aux aéroports de Roissy et Orly, dans le but d'accroître la compétitivité du « *hub* » d'Air France

Le produit de la taxe d'aviation civile atteint 436 millions d'euros, en hausse de 51 millions d'euros (+13 %) et supérieur de 26 millions d'euros à la prévision de la loi de finances. C'est la conséquence directe du redressement du trafic international à destination et au départ de la France. C'est aussi le résultat de la fin de la montée en charge des effets combinés de l'affectation au budget annexe de 100 % du produit de cette taxe, supprimant tout versement au budget général, et de l'exonération de la taxe des passagers en correspondance, visant également à améliorer la compétitivité d'Air France sur sa plate-forme parisienne.

En outre, le budget annexe perçoit, pour la première fois, le solde, antérieurement attribué au budget général, du produit de la taxe de solidarité sur les billets d'avion dépassant le plafond de versement au Fonds de solidarité pour le développement (FSD). Il est légitime que ce surplus de 14,5 millions d'euros, prélevé sur le secteur du transport aérien, contribue à financer le budget annexe.

Les Rapporteurs spéciaux se félicitent des efforts visant à modérer les prélèvements de la DGAC sur le secteur du transport aérien. Ils soulignent que cet enjeu ne saurait être dissocié des autres charges pesant sur le secteur, en particulier les **redevances aéroportuaires**. La perspective de cession des parts que l'État dans la société Paris Aéroport invite à une vigilance particulière à cet égard.

• **Les dépenses confortent la capacité d'investir**

L'amélioration du résultat du budget annexe limite les besoins de recours à l'emprunt pour investir. Les remboursements d'emprunts (225,5 millions d'euros) sont très supérieurs aux nouveaux emprunts (102,6 millions d'euros). En conséquence, l'endettement continue de diminuer, ramené à 978 millions d'euros, en baisse de 123 millions d'euros par rapport à 2016, et de 237 millions d'euros par rapport à 2015.

L'endettement est désormais inférieur au niveau de 2008, lorsque la chute du trafic en période de crise économique avait porté le niveau des recettes du budget annexe en dessous des coûts fixes de la DGAC, qui avait cependant fait le choix ne pas augmenter les redevances afin de ne pas pénaliser les acteurs du transport aérien, alors particulièrement fragilisés.

L'ensemble de la dépense est réparti dans les trois programmes suivants :

– Le programme 613 *Soutien aux prestations de l'aviation civile* qui opère une gestion mutualisée des ressources humaines, des moyens de la politique immobilière et le pilotage des systèmes d'information. En 2017, 1 551 millions d'euros en AE comme en CP ont été consommés, en hausse, respectivement, de 15 et 13 millions d'euros par rapport à 2016.

Le montant total de la subvention versée à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) sur ce programme s'est élevé à 91,2 millions d'euros en CP, contre 93 millions d'euros en 2016, ce qu'autorise le bon niveau des ressources propres de l'établissement.

– Le programme 612 *Navigation aérienne* qui regroupe les activités de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA). Au total, 581 millions d'euros en AE et 572 millions d'euros en CP ont été consommés : la hausse de 13 millions d'euros en AE est conforme à la programmation des investissements de modernisation des équipements de navigation aérienne.

– Le programme 614 *Transports aériens, surveillance et certification* qui rassemble trois actions disparates : l'action *Développement durable et régulation* qui vise à réduire les nuisances sonores et les émissions gazeuses ; l'action *Surveillance et certification* qui intervient en matière de sécurité tandis que l'action *Enquêtes de sécurité aérienne* finance le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) chargé d'analyser des accidents et incidents graves. 42,7 millions d'euros de CP ont été consommés, en baisse de 2,2 millions d'euros (- 5 %).

Conformément aux engagements européens de modernisation souscrits dans le cadre du deuxième plan de performance du prestataire de navigation aérienne couvrant la période 2015-2019 (RP2), le **niveau des investissements est maintenu à 250 millions d'euros**.

Les **crédits de masse salariale atteignent 1,16 milliard d'euros**, accrus par les mesures du **protocole social 2016-2019, conclu le 19 juillet 2016** avec la majorité des syndicats représentatifs des personnels, en contrepartie desquelles des **efforts de productivité sont attendus des personnels de la DGAC**.

Il s'agit en particulier d'une modification des **cycles de travail des contrôleurs aériens qui doivent permettre de répondre aux enjeux de la hausse du trafic et des pointes de trafic**. Ces réformes accompagnent la modernisation des **équipements et des systèmes d'information de la navigation aérienne**. La DGAC en espère une gestion des trafics plus robuste susceptible d'accroître les recettes de redevances et de limiter les retards.

Dans ce but, des organisations expérimentales ont été mises en place dans les principaux centres « en route » de navigation aérienne, à Brest, Bordeaux, Reims, et Roissy. Cependant les négociations sociales n'ont pas encore abouti pour le centre d'Aix-en-Provence.

Les effectifs atteignent 10 400 agents. **Entre 2007 et 2015, la DGAC a supprimé 1 136 ETP, soit 10 % de son effectif global**. Le schéma d'emploi est à zéro à compter de 2017 et jusqu'en 2019, afin que les recrutements compensent exactement les départs en retraites, ce qui constitue une contrepartie importante aux mesures de productivité attendues des personnels. Les Rapporteurs spéciaux relèvent cependant que la contrainte en matière de recrutements demeure importante et occasionne des difficultés pour renouveler certaines compétences.

*

* *

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Lors de sa réunion de 18 heures, le lundi 4 juin 2018, la commission des finances, réunie en commission d'évaluation des politiques publiques, a entendu Mme Élisabeth BORNE, ministre chargée des transports.

Le compte rendu de cette réunion est disponible [sur le site de l'Assemblée nationale](#).

La vidéo de cette réunion peut être consultée [sur le site de l'Assemblée nationale](#).

*

* *

ANNEXE :
ÉTAT D'AVANCEMENT DU VOLET MOBILITÉS DES CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGIONS (CPER) 2015-2020

CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT FIN 2017

Montants en millions d'euros	Routes			Fer			Ports			Voies navigables			Transports en commun			Total		
	inscrits	fin 2017	%	inscrits	fin 2017	%	inscrits	fin 2017	%	inscrits	fin 2017	%	inscrits	fin 2017	%	inscrits	fin 2017	%
Auvergne-Rhône-Alpes	463,4	173,5	37,4%	311	124,7	40,1%										774,4	298,2	38,5%
Bourgogne-Franche-Comté	269,4	85,8	31,8%	112,2	25,4	22,6%	0,5		0 %				1	0,3	28 %	383,1	111,4	29,1%
Bretagne	139,8	31,8	22,7%	126,9	44,8	35,3%							0,3		0 %	267	76,6	28,7%
Centre	51,8	10,9	21,1%	118,7	20	16,8%										170,5	30,9	18,1%
Corse				11,3	0,8	6,7%							3,8		0 %	15	0,8	5%
Grand Est	348,1	151,5	43,5%	205,6	59,8	29,1%	8,1	3,3	41%							561,7	214,6	38,2%
Guadeloupe							13,9	6	43,3%							13,9	6	43,3%
Guyane	171,5	18,3	10,6%				12,5	6,9	55,5%	2,4	2	84,4%				186,4	27,2	14,6%
Hauts-de-France	193,4	64,1	33,1%	184,3	21,8	11,8%	35,1	32,1	91,6%				2,6		0 %	415,4	118	28,4%
Île-de-France	308,8	73	23,6%	113,1	24,4	21,6%	29,5	2,6	8,8%				1 412,1	501,1	35,5%	1 863,5	601,1	32,3%
La Réunion							13,9	0,3	1,8%							13,9	0,3	1,8%
Martinique							13,9	0,9	6,1%							13,9	0,9	6,1%
Mayotte	21,4	4,7	22,1%													21,4	4,7	22,1%
Normandie	291,2	15,5	5,3%	56,9	24,3	42,7%	39,5	12	30,4%				0,3		0 %	387,9	51,9	13,4%
Nouvelle Aquitaine	474,8	88,6	18,6%	279,4	84,5	30,2%	26,2	13,1	50%							780,4	186,1	23,8%
Occitanie	338,2	124	36,7%	165,7	28,7	17,3%							3,7	0,6	14,9%	507,5	153,3	30,2%
PACA	157,9	33,2	21%	207,2	55,7	26,9%	44,4	17,9	40,3%				3	1	34,1%	412,5	107,8	26,1%
Pays de la Loire	102,6	22,8	22,3%	155	42,8	27,6%	18,1	8,3	45,8%							275,7	74	26,8%
Plan Rhône							14,2	0,3	2,2%							14,2	0,3	2,2%
Vallée de la Seine				51,4	7,4	14,4%	90,3	25,7	28,4%							141,7	33,1	23,3%
Total	3 332,3	897,6	26,9%	2 098,6	565	26,9%	359,8	129,3	35,9%	2,4	2	84,4%	1 426,7	503	35,3%	7 219,7	2 097	29%

Sources : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

CONSOMMATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT FIN 2017

Montants en millions d'euros	Routes			Fer			Ports			Voies navigables			Transports en commun			Total		
	inscrits	fin 2017	%	inscrits	fin 2017	%	inscrits	fin 2017	%	inscrits	fin 2017	%	inscrits	fin 2017	%	inscrits	fin 2017	%
Auvergne-Rhône-Alpes	463,4	95,4	20,6%	311	29,8	9,6%										774,4	125,2	16,2%
Bourgogne-Franche-Comté	269,4	27,9	10,4%	112,2	7,2	6,4%	0,5		0%				1	0,3	32,1%	383,1	35,4	9,2%
Bretagne	139,8	12,3	8,8%	126,9	19,3	15,2%							0,3		0%	267	31,6	11,8%
Centre	51,8	1,5	3%	118,7	5,5	4,6%										170,5	7	4,1%
Corse				11,3		0,3%							3,8		0%	15		0,3%
Grand Est	348,1	93,9	27%	205,6	15,5	7,6%	8,1	0,2	2,7%							561,7	109,7	19,5%
Guadeloupe							13,9	3,6	26%							13,9	3,6	26%
Guyane	171,5	4,4	2,5%				12,5	2,1	16,5%	2,4	0,5	19,9%				186,4	6,9	3,7%
Hauts-de-France	193,4	20,3	10,5%	184,3	1,1	0,6%	35,1	7,7	21,9%				2,6		0%	415,4	29,1	7%
Île-de-France	308,8	34,7	11,2%	113,1	0,1	0%	29,5	0,4	1,3%				1 412,1	61,3	4,3%	1 863,5	96,4	5,2%
La Réunion							13,9		0%							13,9		0%
Martinique							13,9		0%							13,9		0%
Mayotte	21,4	2,9	13,6%													21,4	2,9	13,6%
Normandie	291,2	1,5	0,5%	56,9	6,1	10,7%	39,5	3,2	8,2%				0,3		0%	387,9	10,8	2,8%
Nouvelle-Aquitaine	474,8	54,6	11,5%	279,4	25,2	9%	26,2	7,1	27%							780,4	86,8	11,1%
Occitanie	338,2	32,3	9,6%	165,7	10,9	6,6%							3,7	0,1	3,3%	507,5	43,4	8,6%
PACA	157,9	15,2	9,6%	207,2	13,1	6,3%	44,4	3,5	8%				3		0%	412,5	31,8	7,7%
Pays de la Loire	102,6	7,5	7,3%	155	22,9	14,7%	18,1	1,8	9,8%							275,7	32,1	11,7%
Plan Rhône							14,2		0,1%							14,2		0,1%
Vallée de la Seine				51,4	1,9	3,7%	90,3	15,3	16,9%							141,7	17,2	12,1%
Total	3 332,3	404,5	12,1%	2 098,6	158,4	7,5%	359,8	44,9	12,5%	2,4	0,5	19,9%	1 426,7	61,7	4,3%	7 219,7	669,9	9,3%

Sources : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LES RAPPORTEURS SPÉCIAUX

Agence de financement des infrastructures de transport de France :
M. Christophe Béchu, président, M. Anthony Lusson, directeur de cabinet,
M. Dominique Étienne, secrétaire général, M. Jean Le Pavec, secrétaire général
adjoint

**Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
(DGITM) :** M. François Poupard, directeur général Mme Isabelle Andrivon,
cheffe du service de l'administration générale et de la stratégie, M. Pascal Moulet,
sous-directeur du budget du contrôle de gestion et des services