Agence de financement
des infrastructures de
transport de France

Rapport d'activité

de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

pour l'exercice 2017

Tramway T3 de Lyon – © Arnaud Buissou - Terra

Sommaire

Le mot du Président 3

1.- Le cadre institutionnel 5

1.1.- Le cadre d'intervention et les missions de l'AFITF 5

1.2.- Les évolutions organisationnelles 5

2.- La Gouvernance de l'AFITF 6

2.1.- La composition du conseil d'administration 6

2.2.- L'activité du conseil d'administration en 2017 7

2.3.- Autres activités de l'exécutif de l'Agence 8

3.- Les moyens de l'Agence 8

4.- La mise en œuvre du budget 2017 9

4.1.- Le budget initial de l'AFITF 9

4.2.- L'évolution des prévisions budgétaires en cours d'exercice 10

4.3.- L'exécution budgétaire (compte financier 2017) 11

4.4.- L'évolution du fonds de roulement 12

4.5 L'évolution de la trésorerie en cours d'exercice 13

5.- Répartition des financements de l'AFITF 14

5.1.- La répartition par destination (mode de transport) 15

5.2.- La répartition par destinataire 16

6.- Les restes à payer de l'AFITF 18

Travaux sur la RN2 (déviation de Vaumoise) – © Arnaud Buissou - Terra

Le mot du Président :

Ayant été nommé à la présidence de l'AFITF le 23 avril 2018 je me limiterai, concernant l'année 2017, à rappeler le contexte qui a marqué le déroulement de cet exercice de transition, à en retracer les principaux indicateurs d'activité et à citer quelques réalisations saillantes de l'Agence

L'annonce par le Président de la République, le 1er juillet, d'une pause dans les grands projets d'infrastructures en attendant l'adoption d'une loi d'orientation des mobilités, s'est traduite pour l'AFITF par la réduction du volume des engagements financiers nouveaux (1,9 Md€, à comparer avec 2,5 Md€ en 2016). Il en a résulté une amélioration de la situation financière de l'Agence, compte tenu de la diminution de ses restes à payer (de 12,3 à 12,0 Md€ entre fin 2016 et fin 2017) et de sa dette à court terme (passant de 0,8 à 0,6Md€, dont 0,2Md€ envers SNCF Réseau), et du provisionnement d'un complément de TICPE décidé en LFR visant à solder définitivement le dossier Ecomouv.

Conformément aux priorités du gouvernement, 92% du total des engagements financiers de l'Agence en 2017 ont porté sur les réseaux existants et l'amélioration des transports du quotidien, dont 27% dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions (routes, fer, ports), 19% pour le renouvellement des trains d'équilibre du territoire, 17% pour la régénération des réseaux routiers et fluviaux, 14% pour les transports collectifs en agglomération et 9 % pour l'amélioration de la sécurité des réseaux ferrés et routiers.

Pratiquement les trois quarts (73%) des paiements réalisés par l'Agence en 2017 ont bénéficié aux réseaux existants et à l'amélioration des transports du quotidien, principalement au titre des contrats de plan Etat-Régions (20%), de la régénération routière, ferroviaire et fluviale (19%), du renouvellement des trains d'équilibre du territoire (11%), des transports collectifs en agglomération (8%), ou encore de la sécurité des réseaux de transport (7%). Les 27% restant, compte tenu des engagements pris auparavant, ont porté sur les grands projets de LGV (Sud Europe Atlantique, Bretagne-Pays-de-la-Loire, Est 2ème phase et Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier), sur la Nouvelle Route du Littoral à La Réunion et sur le Tunnel Lyon-Turin.

En 2017, plusieurs projets auxquels l'AFITF a apporté des financements ont été mis en service. Il s'agit principalement de 3 lignes ferroviaires à grande vitesse (Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes et le contournement Nîmes-Montpellier), de 34 rames de trains d'équilibre du territoire (sur les lignes Paris-Troyes-Belfort, Nantes-Bordeaux et Bordeaux-Lyon) et de systèmes de transports collectifs en agglomération : métro (ligne 2 à Marseille), tramway (ligne 3 à Mulhouse et T1 à Toulouse) et bus à haut niveau de service (en Île-de-France, à Besançon, à Lorient, à la Martinique, à Montbéliard, à Nîmes, entre Antibes et Sophia Antipolis et entre Gex-Ferney-Voltaire).

Le présent rapport d'activité a vocation, conformément à la circulaire du Premier Ministre du 26 mars 2016 relative au pilotage stratégique des opérateurs de l'Etat, à rendre compte de la contribution de l'AFITF au financement des infrastructures de transport vis-à-vis du Parlement et d'un public plus large, dès lors qu'il sera mis en ligne comme les précédents sur le site internet de l'Agence (www.afitf.fr).

Il participe ainsi à l'une des trois priorités que je me suis fixées pour mon mandat à la présidence de cette Agence, en matière de transparence, les deux autres portant sur la soutenabilité financière de cette Agence et sur son efficacité en tant qu'instrument de financement de nos politiques de transport.

Christophe BECHU

Train Intercités Coradia liner à Bordeaux – © N. Debernard - SNCF

1.- Le cadre institutionnel

1.1.- Le cadre d'intervention et les missions de l'AFITF

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France a été créée par le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 dans le but d'apporter la part de l'État au financement des projets d'infrastructures nationales décidés par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 qui avait planifié les infrastructures de transport majeures à réaliser en France d'ici 2025. Cette définition d'origine des compétences de l'Agence a connu depuis plusieurs évolutions et élargissements.

Le décret n° 2006-894 du 18 juillet 2006 a déjà étendu le domaine d'intervention de l'AFITF au financement des projets faisant l'objet d'une contractualisation entre l'État et les régions dans le cadre des contrats de plan, puis des contrats de projets et des procédures contractuelles assimilées, ainsi qu'à un certain nombre de projets d'investissements sur les réseaux routier, ferroviaire et fluvial, les ports maritimes, les équipements de transport combiné, d'aménagement et la protection du littoral.

Le décret n° 2009-1370 du 10 novembre 2009 complète les modalités d'intervention de l'Agence en prévoyant désormais des avances remboursables qui pourraient être rémunérées : « Lorsque des avances remboursables sont accordées aux opérateurs du secteur concurrentiel, elles sont consenties à titre onéreux. Elles financent des opérations spécifiques et présentent un caractère exceptionnel. », afin de respecter les règles de concurrence d'origine communautaire.

Par ailleurs la démarche du Grenelle de l'environnement initiée en 2007 a redéfini les objectifs de réalisation d'infrastructures de transport, insistant sur la mise en œuvre d'une politique de report modal, reprise par la loi de programmation du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009 qui fixe le nouveau cadre des interventions de l'AFITF.

Le décret n° 2014-530 du 22 mai 2014 relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports codifie (articles R1512-12 à R1512-19) les missions, l'organisation et les ressources de l'AFITF.

1.2.- Les évolutions organisationnelles en 2017

Le plan d'action de contrôle interne comptable et budgétaire pour l'année 2017, qui a été adopté par le conseil d'administration de l'AFITF le 6 décembre 2016, a été renforcé sur un point, conformément à l'instruction du Ministère de l'environnement en date du 20 septembre 2016, à savoir le contrôle de supervision *a posteriori*. Un contrôle pilote a été réalisé à ce titre par le Secrétariat général de l'AFITF en 2017, sur une convention relative au financement d'études pour le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Cette initiative répond aussi aux recommandations de la Cour des comptes.

Par ailleurs, suite aux recommandations de la Cour des Comptes et dans le cadre d'une démarche suivie par le Contrôle budgétaire et comptable ministériel, l'AFITF a poursuivi l'identification des conventions pouvant être clôturées afin d'améliorer la sincérité de ses restes à payer – 72 millions ont pu ainsi être dégagés en 2017.

En 2017, l'AFITF s'est davantage appuyée sur le système d'information mis en place début 2016 suite à la réforme de la gestion budgétaire et comptable publique (décret du 7 novembre 2012) pour assurer le suivi de l'exécution budgétaire (consommation des autorisations d'engagement et des crédits de paiement) et les prévisions en fin d'exercice (restes à payer, charges à payer), ce qui a contribué à alléger et à sécuriser le dispositif de tableaux de bord qui préexistait.

En outre, l'Agence a commencé la mise en place de la facturation électronique, conformément à l'ordonnance 2014-697 du 26 juin 2014 et reçu un appel de fonds d'un bénéficiaire d'une convention par voie électronique, via le système Internet Chorus Portail Pro.

2.- La Gouvernance de l'AFITF

2.1.- La composition du conseil d'administration

La composition détaillée du Conseil d'administration à la date de la 65ème séance (15 juin 2017) figure ci-dessous.

FONCTION	NOM	PRENOM	TITRE	**QUALITE** (article R1512-13 du Code des transports)
Président	DURON	Philippe	Député (Calvados) Conseiller municipal de Caen	Élu local
Administrateur	THORNARY	Jean Michel	Commissaire général à l'égalité des territoires	Commissaire général à l'égalité des territoires
Administrateur	VERDIER	Amélie	Directrice du Budget	Directrice du Budget
Administrateur	RENAUD-BASSO	Odile	Directrice générale du Trésor	Directrice générale du Trésor
Administrateur	BOUCHET	Christine	Directrice des infrastructures de transport	Directrice des infrastructures de transport
Administrateur	POUPARD	François	Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer	Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer
Administrateur	MONNOYER-SMITH	Laurence	Commissaire générale au développement durable	Commissaire générale au développement durable
Administrateur	NEGRE	Louis	Sénateur des Alpes Maritimes	Sénateur
Administrateur	SAVARY	Gilles	Député (Gironde)	Député
Administrateur	KRATTINGER	Yves	Président du Conseil départemental de la Haute-Saône	Élu local
Administrateur	LACROUTE	Valérie	Députée (Essonne) Maire de Nemours	Élue locale
Administrateur	VANDEVOORDE	Patrick	Ex-Directeur de CDC- Infra	Personnalité qualifiée

Assistent en outre aux séances :

Contrôle budgétaire	JONCHÈRE	François	Chef du contrôle budgétaire et comptable (CBCM) des MTES et MCT	Contrôleur budgétaire
Agence comptable	RODRIGUEZ	Marc	Chef du Département comptable ministériel (DCM) des MTES et MCT	Agent comptable
Secrétariat général	GUINARD	Loïc	Secrétaire général	Secrétariat général
	ETIENNE	Dominique	Secrétaire général adjoint	

La fin du mandat de président de M. Philippe Duron est intervenue le 19 juin, le Directeur général des infrastructures de transports et de la mer, M. François Poupard, ayant ensuite nommé président par *intérim* (décision ministérielle du 30 juin 2017). Le mandat des autres administrateurs élus et de la personnalité qualifiée est arrivé à échéance le 21 juillet 2017.

Parmi les représentants de l'administration, les changements intervenus en 2017 sont les suivants : la nomination de Mme Amélie Verdier en tant que Directrice du budget par décret du 21 décembre 2016 (prise de fonction le 2 janvier 2017) et la nomination de M. Jean-Benoît Albertini en tant que Commissaire général à l'égalité des territoires par décret du 6 septembre 2017.

En dehors du conseil d'administration, ont par ailleurs été nommés, le 2 octobre 2017, M. Arnaud Phelép, Contrôleur budgétaire et comptable ministériel des MTES et MCT et, suite au départ de Loïc Guinard : M. Dominique Etienne, Secrétaire général (le 9 octobre 2017) et M. Jean Le Pavec, Secrétaire général adjoint (le 15 novembre 2017).

2.2.- L'activité du conseil d'administration en 2017

Quatre séances se sont tenues en 2017 : les 31 janvier (62ème séance), 16 février (63ème séance), le 18 avril (64ème séance) et le 15 juin (65ème séance). En l'absence d'administrateurs élus à partir du mois de juillet, les séances initialement programmées en octobre et en décembre n'ont pu avoir lieu.

Au cours de ces séances le conseil d'administration de l'AFITF a validé les comptes et le rapport d'activité 2016, adopté trois budgets rectificatifs pour l'exercice 2017 et approuvé 19 conventions et 9 avenants à des conventions existantes portant sur :

- **le transport ferroviaire,** 6 conventions et 6 avenants relatifs :
  - au projet Lyon Turin :
    - Convention relative au financement d'une nouvelle tranche de renouvellement de matériels roulants affectés aux trains d'équilibre du territoire
    - Convention relative au financement d'acquisitions foncières liées à la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine LyonTurin
    - Avenant n°11 à la convention n°1 du 11 juillet 2005 relative à la réalisation et au financement des études et travaux préliminaires à la construction des ouvrages de la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin
  - à des études de projets :
    - Convention relative au financement d'une première tranche (volets études et foncier) de l'Avant-Projet Détaillé des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)
    - Convention de financement des études menées par SCNF Réseau
    - Avenant n°4 à la convention de financement de missions d'assistance juridique des projets ferroviaires d'une nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin et d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Perpignan et Figueras
  - au fret ferroviaire :
    - Avenant n° 1 à la convention relative au financement des investigations et des études d'avant-projet de mise au gabarit haut « Autoroute ferroviaire » de l'itinéraire principal de l'axe Atlantique du RFN
    - Avenant n° 3 à la convention du 8 décembre 2009 autoroute ferroviaire alpine
    - Avenant n°2 à la convention relative aux opérations de pérennisation de lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2016 dans le cadre de l'ENFF
    - Convention relative aux opérations de pérennisation de lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2017 dans le cadre de l'ENFF
    - Avenant n°1 à la convention relative aux opérations de pérennisation de lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2017 dans le cadre de l'ENFF
    - Convention relative au financement des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors

- **le transport fluvial**, 1 convention portant sur le programme 2017 de restauration et de modernisation du réseau fluvial

- **le transport maritime**, 1 convention de financement du terminal multimodal de Mourepiane au GPM de Marseille

- **les transports collectifs d'agglomération**, 10 conventions et un avenant suivants :
  - Convention de financement du projet d'extension Nord de la ligne E du tramway de Strasbourg à la Roberstau
  - Avenant n° 1 à la convention du 5 août 2010 relative à la réalisation et au financement du projet de deuxième ligne de transport en commun en site propre de l'agglomération de Valenciennes
  - Convention de financement du projet d'augmentation de capacité de la ligne de tramway T4 de l'agglomération Lyonnaise
  - Convention de financement du projet de ligne de tramway T6 Debourg-Hôpitaux Est
  - Convention de financement du projet de prolongement au pôle d'échanges Krypton de la ligne B de bus à Haut niveau de service d'Aix-en-Provence

  - Convention de financement du projet de maison de la mobilité d'Annemasse
  - Convention de financement du projet de transformation de la ligne de tramway sur pneu en tramway sur fer et ses prolongements vers la presqu'île et Fleury-sur-Orne (Caen)
  - Convention de financement du projet d'extension de la ligne T3 de tramway de Nice
  - Convention de financement du projet de lignes de bus à haut niveau de service « Bulles 1 et 3 » Liévin-Hénin-Beaumont et Vendin-Le-Vieil-Avion
  - Convention de financement du projet de ligne de bus à haut niveau de service sur l'axe Est-Ouest-Phase 2 (Communauté d'agglomération du Bassin de Brive)
  - Convention de financement du projet de lignes de bus à haut niveau de service d'Amiens (Amiens Métropole)

- **les opérations diverses**, 1 convention et 2 avenants ci-après :
  - Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2017, d'actions afférentes à la gestion, à l'aménagement et à la protection du littoral relevant du champ de la DGALN
  - Avenant n° 1 à la convention du 26 janvier 2017 relative au financement, au titre de l'exercice 2017, des programmes et opérations relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, aux transports collectifs
  - Avenant n°1 à la convention du 12 juillet 2016 relative au financement, au titre de l'exercice 2016, de la mesure relative aux transports du programme exceptionnel d'investissement pour la Corse

2.3.- Autres activités de l'exécutif de l'Agence

Au-delà de ses délibérations, le Conseil d'administration a auditionné le Commissariat général à l'investissement, lors du 64ème CA, au sujet de l'évaluation des projets. L'Agence s'est par ailleurs efforcée d'être présente sur un certain nombre de thématiques et d'évènements en rapport avec le financement des infrastructures de transport.

Ainsi le Président de l'Agence a accordé plusieurs entretiens qui ont donné lieu à des insertions écrites dans des revues intéressant le secteur des transports, les collectivités territoriales et les milieux professionnels concernés. Il est aussi intervenu dans divers colloques et tables rondes sur le financement des politiques de transport.

Le site internet de l'Agence a été tenu à jour et son rapport d'activité 2016 largement diffusé, auprès de l'ensemble des parlementaires.

L'Agence a également réalisé en mai 2017 un sondage sur la perception par les français du financement des infrastructures de transport. Et, dans la continuité de l'étude de parangonnage réalisée en 2016, l'Agence a organisé, le 8 juin 2017, le premier séminaire européen des agences de financement des infrastructures de transport. Celui-ci a permis d'aborder des problématiques communes et des pistes pour l'avenir du financement des infrastructures de transport, notamment via les partenariats public-privé et les instruments européens, avec la Commission européenne et les huit pays représentés (Allemagne, Danemark, Espagne, France, Pologne, République tchèque, Suède, Suisse).

L'AFITF a par ailleurs participé aux Assises de la mobilité, au sein du groupe thématique sur les mobilités durables.

3.- Les moyens de l'Agence

Pour l'exercice de ses missions, l'AFITF dispose de moyens propres restreints et s'appuie sur les ressources du ministère chargé des transports dans le cadre d'une convention d'assistance renouvelée en juin 2015 (modifiée par avenant en décembre 2015) avec trois volets : l'assistance en matière d'expertise, les moyens logistiques et matériels, les personnels mis à disposition.

Les **moyens de fonctionnement** de l'AFITF sont principalement mis en place dans le cadre de la convention avec le ministère chargé des transports, l'AFITF remboursant l'intégralité des prestations reçues. En avril 2017, l'AFITF a déménagé et est désormais installée dans la Grande Arche, où elle dispose d'une surface totale de 104 m². Outre les moyens logistiques de fonctionnement mis à sa

disposition par le ministère, l'AFITF paie directement auprès de ses fournisseurs les services liés à son système d'information budgéto-comptable, les fournitures de bureaux, certaines ressources documentaires, les frais de communication et de mission, etc.

Les **moyens en personnel** de l'AFITF sont encadrés par la convention passée avec le ministère qui prévoit la mise à disposition de quatre agents (plus un optionnel, en cas de développement des missions) au Secrétariat général de l'Agence : soit un secrétaire général et son adjoint, un gestionnaire financier et un assistant. Il s'y ajoute un Agent comptable à temps partiel, qui cumule cette fonction avec celle de Chef du Département comptable ministériel. Au 1er janvier 2017, l'AFITF disposait d'un effectif réel de 4 agents dont les salaires sont remboursés au Ministère par l'AFITF, les autres dépenses de personnels de l'Agence couvrant, dans le cadre des dispositions réglementaires qui leur sont applicables, l'indemnité de fonction du président et les indemnités de service et de caisse et responsabilité de l'agent comptable. La convention avec le ministère prévoit par ailleurs que l'AFITF puisse s'appuyer sur les services de la DGITM, des DREAL et des DDT, notamment pour attester que les appels de fonds reçus par l'Agence peuvent être mis au paiement.

4.- La mise en œuvre du budget 2017

Le budget initial de l'AFITF pour l'exercice 2017 (BI 2017) a été adopté lors du conseil d'administration du 6 décembre 2016 (61ème séance du conseil d'administration de l'AFITF). Il a été modifié par trois budgets rectificatifs adoptés en cours d'année par le conseil d'administration (63ème, 64ème et 65ème séances), puis le 22/12/2017 suivant la procédure d'urgence prévue à l'article 177 du décret GBCP, c'est-à-dire après avis des tutelles (DGITM et DB) et visa du CBCM, compte tenu de l'impossibilité de réunir le conseil d'administration en fin d'année 2017 (fin de mandat des administrateurs élus).

4.1.- Le budget initial de l'AFITF

Au budget initial (BI) de l'exercice 2017, les **ressources** s'élevaient à 2 150 M€, dont :

- 350 M€ de redevance domaniale prévue à l'article R122-27 du code de la voirie routière (315 M€ au BI 2016),
- 565 M€ de taxe d'aménagement du territoire due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes prévue à l'article 302 bis ZB du code général des impôts (560,34 M€ au BI 2016)
- 400 M€ de produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatiques, dites amendes radar (230 M€ au BI 2016)
- 735 M€ de la majoration sur le gazole (2c€/l pour les véhicules légers, 4c€/l pour les poids lourds) de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (715M€ en 2016).
- 100 M€ de contribution volontaire exceptionnelle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes au titre du Protocole signé avec l'Etat le 9 avril 2015 (comme en 2016)

En **dépenses**, le BI 2017 prévoyait 3 220 M€ d'**autorisations d'engagements**, dont :

- 905 M€ pour les grands projets (Canal Seine Nord Europe, projet Lyon-Turin, A45)
- 902 M€ pour le matériel roulant pour les trains d'équilibre du territoire
- 667 M€ pour le volet mobilité des Contrats de Plan Etat-Régions 2015-2020 (routes, fer, fluvial, portuaire, transports collectifs)
- 499 M€ pour les interventions sur les réseaux existants routiers, ferrés et de voies navigables (régénération, sécurité, modernisation)
- 125 M€ pour le soutien au fret ferroviaire (y compris Serqueux-Gisors)
- 90 M€ pour les transports collectifs dans le cadre des trois appels à projets nationaux

En **crédits de paiement** il prévoyait 2 249 M€, dont :

- 617M€ pour les grands projets (LGV SEA, Est 2ème phase, Nîmes-Montpellier et Bretagne Pays

de la Loire, Canal Seine Nord Europe, Lyon-Turin, A45, L2 et Nouvelle Route du Littoral)

- 259M€ pour le matériel roulant pour les trains d'équilibre du territoire
- 587M€ pour le volet mobilité des Contrats de Plan Etat-Régions 2015-2020 (routes, fer, fluvial, portuaire, transports collectifs)
- 576M€ pour les interventions sur les réseaux existants routiers, ferrés et de voies navigables (régénération, sécurité, modernisation)
- 35M€ pour le soutien au fret ferroviaire
- 81M€ pour les transports collectifs dans le cadre des trois appels à projets nationaux.

Outre les dépenses d'intervention susmentionnées était inscrit au BI 2017 pour le fonctionnement de l'Agence 0,7M€ d'AE et de CP, soit moins de 0,03% de l'ensemble des dépenses gérées par l'Agence

4.2.- L'évolution des prévisions budgétaires en cours d'exercice

Les prévisions budgétaires de l'AFITF ont évolué ainsi qu'il suit au cours de l'exercice 2017 :

Déroulé des prévisions budgétaires sur l'exercice 2017 (montants en M€)					
	BI	BR1	BR2	BR3	BR4
AE	3 220	3 220	3 220	3 220	1 980
dont interventions	3 220	3 220	3 220	3 220	1 980
CP	2 249	2 249	2 249	2 249	2 159
dont interventions	2 248	2 248	2 248	2 248	2 159
recettes	2 150	2 150	2 150	2 150	2 400
solde budgétaire	-98	-98	-98	-98	241

Lecture : AE=autorisations d'engagement, CP=crédits de paiement, solde budgétaire = recettes - CP

Les prévisions de **recettes** sont restées stables du BI au BR3 à 2 150 M€. Elles se sont accrues pour atteindre 2 400 M€ dans le BR4, cette augmentation de 250 M€ résultant principalement du versement supplémentaire de TICPE décidé en loi de finances rectificative pour solder la dette de l'État au titre de l'abandon de l'écotaxe poids lourds (+339M€), du non-versement en 2017 de la contribution volontaire des sociétés concessionnaires d'autoroute (-100M€) et du supplément d'amendes radar constaté en fin d'exercice (+9M€).

Les **autorisations d'engagement** (AE) ont été fortement réduites lors du budget rectificatif n°4 (-1240 M€), notamment au niveau des routes (-415 M€ sur l'A45), du ferroviaire (-720 M€, dont -540 M€ sur l'achat de matériel roulant pour les TET, -160M€ sur les traversées alpines et -20M€ sur le fret ferroviaire) et du fluvial (-105M€ sur le canal Seine Nord Europe). Préalablement, le budget rectificatif n°1 avait opéré des réaffectations d'autorisations d'engagement, à enveloppe constante, au bénéfice des études et acquisitions foncières de GPSO (11,25M€), des études liées à l'acquisition de matériel roulant des TET (0,74M€) et des transports collectifs en Ile de France (33M€) à partir d'une ponction de 44M€ sur la ligne budgétaire du projet de Canal Seine Nord Europe.

Au niveau des **crédits de paiement** (CP), le budget rectificatif n°1 a procédé au redéploiement de 0,07M€ de la ligne LGV Est 2ème phase vers la ligne LGV Est 1ère phase. Le budget rectificatif n°2, a opéré quelques rééquilibrages à volume constant, en particulier le redéploiement de 3,1M€ de crédits de paiement de la sous-destination CPER ferroviaire vers celle intitulée Plans Rail Auvergne et Midi-Pyrénées, et de 16,2M€ de la sous-destination CPER-transports collectifs vers la ligne EOLE d'une part (8,1M€) et transports collectifs hors CPER et Plan Espoir Banlieue d'autre part. De même le budget rectificatif n°3 a redéployé des crédits de paiement, à volume constant, la LGV Est 2ème phase vers la LGV Rhin Rhône branche Est, CNM et BPL (12,7M€). Le budget rectificatif n°4 a globalement réduit les crédits de paiement (- 89 M€) et procédé à certains rééquilibrages entre les sous-destinations: réduction des CP (-181M€) sur les transports collectifs en agglomération hors CPER (-54,6M€), LGV CNM (-26,7M€), GPSO et autres études ferroviaires (-10,8M€), TELT (-22,8M€), CSNE (-21,5M€), A45 (-20M€), TET (-12,9M€) et opérations ferroviaires orientées fret (-11,6M€) et augmentation des CP (+92M€) sur le ferroviaire, sur LGV SEA (+ 62,6 M€), LGV Est 2ème phase (+ 28,8M€) et LGV BPL (+0,6M€).

4.3.- L'exécution budgétaire (compte financier 2017)

Le tableau[1] ci-après met en perspective les **recettes** effectivement perçues en 2017 (compte financier) avec l'évolution des prévisions en cours d'année (BI, BR4) et l'exécution en 2016 :

Recettes (en M€)	Compte financier 2016	BI 2017	BR4 2017	Compte financier 2017
Taxe d'aménagement du territoire	512	565	516	516
Redevance domaniale autoroutière	331	350	351	351
Produit des amendes-radar	352	400	409	409
Contribution volontaire des sociétés concessionnaires d'autoroute	100	100	0	0
TICPE	763	735	1 124	1 124
Produits exceptionnels	0	0	0	0
Total recettes	2 058	2 150	2 400	2 400

Compte tenu de son adoption tardive (le 22 décembre 2017), les prévisions du budget rectificatif n°4 sont pratiquement alignées avec les montants constatés en fin d'exercice, soit :

- 515,8 M€ de taxe d'aménagement du territoire (contre 512,4 M€ en 2016), soit 49,5M€ de moins qu'au budget initial compte tenu d'un prélèvement de 50 M€ de recettes brutes décidé en loi de finances rectificative au profit du compte d'affectation spéciale pour le service conventionné de transport de voyageurs (CAS-TET),
- 351,4 M€ de redevance domaniale, (contre 330 M€ en 2016), au lieu des 350 M€ prévus dans le budget initial, soit une plus-value de 1,4 M€ actée dans le BR4,
- 408,9 M€ de recettes radars (contre 333,31 M€ en 2016) au lieu des 400 M€ prévus en BI, ce montant intégrant le solde du produit de décembre 2016 encaissé en janvier 2017 (18,2 M€), mais pas celui de décembre 2017 encaissé en janvier 2018 (14,9 M€),
- 1 124 M€ de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (contre 763,7 M€ en 2016) au lieu de 735M€ prévus au budget initial, l'écart résultant de l'application de la LFR 2017 (+339M€ provisionnés pour le remboursement intégral du solde de la dette Dailly Ecomouv et + 50 M€ en compensation de la réduction de TAT)
- une recette exceptionnelle de 0,14 M€ résultant du reversement par SNCF Réseau d'un trop perçu après clôture de quatre conventions de financement pour la mise en accessibilité de gares sur le tracé de la LGV Est européenne 2ème phase (Epinal, Forbach, Metz, Mulhouse).

Les 100 M€ qu'il était prévu de percevoir en 2017 de la part des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) au titre du protocole d'accord conclu avec l'Etat le 9 avril 2015, n'ont pas été encaissés, les SCA n'ayant pas reconduit cette année l'anticipation de ce versement qu'elles avaient consenti lors des deux années précédentes.

*Le tableau ci-dessous retrace la **répartition par destination** **(modes de transport) des dépenses en termes d'autorisations budgétaires prévues et réalisées en 2017**, (engagements et paiements)*

Dépenses d'intervention (en M€)	Exécution budgétaire 2016		BI		BR4		Exécution budgétaire 2017	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Routes	1 083	779	1 143	831	728	811	728	811
ferroviaire	1 066	820	1 542	961	834	968	826	965
fluvial	136	83	222	102	72	79	71	79
maritime	48	55	47	50	47	50	47	50
TCA	230	213	240	236	273	182	271	182
divers	25	69	25	68	25	68	0	68
Total	**2 588**	**2 019**	**3 220**	**2 248**	**1 980**	**2 159**	**1 944**	**2 155**

[1] Montants budgétés (BI2017 et BR4 2017) ou encaissés (Comptes financiers 2016 et 2017) par l'AFITF

Le tableau ci-après indique la **répartition par nature des charges et produits** prévus et réalisés en 2017 conformément au compte financier de l'Agence.

Compte de résultat de l'exercice 2017 et comparaison avec les prévisions (montants en M€)							
charges	BI	BR4	Compte de résultat	produits	BI	BR4	Compte de résultat
personnel	0,5	0,5	0,4	subventions de l'Etat	565,3	515,8	0,0
fonctionnement	0,2	0,2	0,1	ressources fiscales affectées & amendes radar	2 150,3	2 400,1	2 397,1
interventions	2 010,0	1 858,2	1 911,3	ressources propres et autres	0,0	0,0	0,0
total des charges	2 010,7	1 858,8	1 911,8	total des produits	2 150,3	2 400,1	2 397,1
bénéfice	139,6	541,2	485,3	perte	-	-	-

Par rapport aux prévisions initiales, la différence la plus saillante en exécution est l'augmentation du bénéfice comptable réalisé (485M€) par rapport aux prévisions du budget initial (140 M€), cet écart s'expliquant par la combinaison de la hausse des ressources de l'Agence (+247M€ par rapport au BI) et de la baisse des charges (-99M€, principalement au niveau des dépenses d'intervention).

Le récapitulatif des dépenses réalisées par nature en 2017 est le suivant :

Dépenses de l'Agence par nature (en M€) pour l'exercice 2017					
destination prévision exécution	personnel	fonctionnement	intervention	investissement	total
financement des infrastructures	0,0 0,0	0,0 0,0	2 247,8 2 154,6	0,0 0,0	2 247,8 2 154,6
fonctionnement de l'agence	0,5 0,4	0,2 0,2	0,0 0,0	0,0 0,0	0,7 0,6
remboursement avance de l'Etat	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0
total des crédits prévus	0,5	0,2	2 247,8	0,0	2 248,5
total des crédits consommés	0,4	0,2	2 154,6	0,0	2 155,2

Il faut souligner l'excellent taux d'exécution du budget de l'agence, calculé comme le rapport entre les prévisions de dépenses du dernier budget rectificatif et les dépenses exécutées (99,8%), meilleur qu'en 2016 (98,7%).

En outre, en 2017, le fonctionnement de l'établissement public est réduit comme chaque année au strict minimum (0,03% des dépenses) et aucune dépense d'investissement n'a été réalisée, la quasi-totalité du budget allant aux infrastructures de transport, conformément à la vocation de l'AFITF.

4.4.- L'évolution du fonds de roulement

Le tableau de financement agrégé ci-après complète le compte d'exploitation, il est également dans la forme demandée aux opérateurs de l'État pour la présentation de leurs comptes.

Evolution de la situation et des prévisions patrimoniales au cours de l'exercice 2017 (montants en M€)							
emplois	BI	BR4	Réalisé	ressources	BI	BR4	Réalisé
insuffisante d'autofinancement	0,0	0,0	0,0	capacité d'autofinancement	139,6	541,2	485,3
investissements	0,0	0,0	0,0	avances de l'Etat	0,0	0,0	0,0
remboursement d'avances	0,0	0,0	0,0	autres ressources	0,0	0,0	0,0
total des emplois décaissables	0,0	0,0	0,0	total des ressources encaissables	139,6	541,2	485,3
apport au fonds de roulement	139,6	541,2	485,3	prélèvement sur le fonds de roulement	0,0	0,0	0,0

L'exercice 2017 s'est soldé par un apport au fonds de roulement de 485 M€ (en augmentation par rapport à 2016 où il était de 285M€) incluant une réduction de la dette à court terme de l'AFITF (253M€ envers

SNCF Réseau au titre de la LGV SEA et 48 M€ envers l'Etat au titre de la tranche Dailly 2017 d'Ecomouv) et un accroissement de trésorerie.

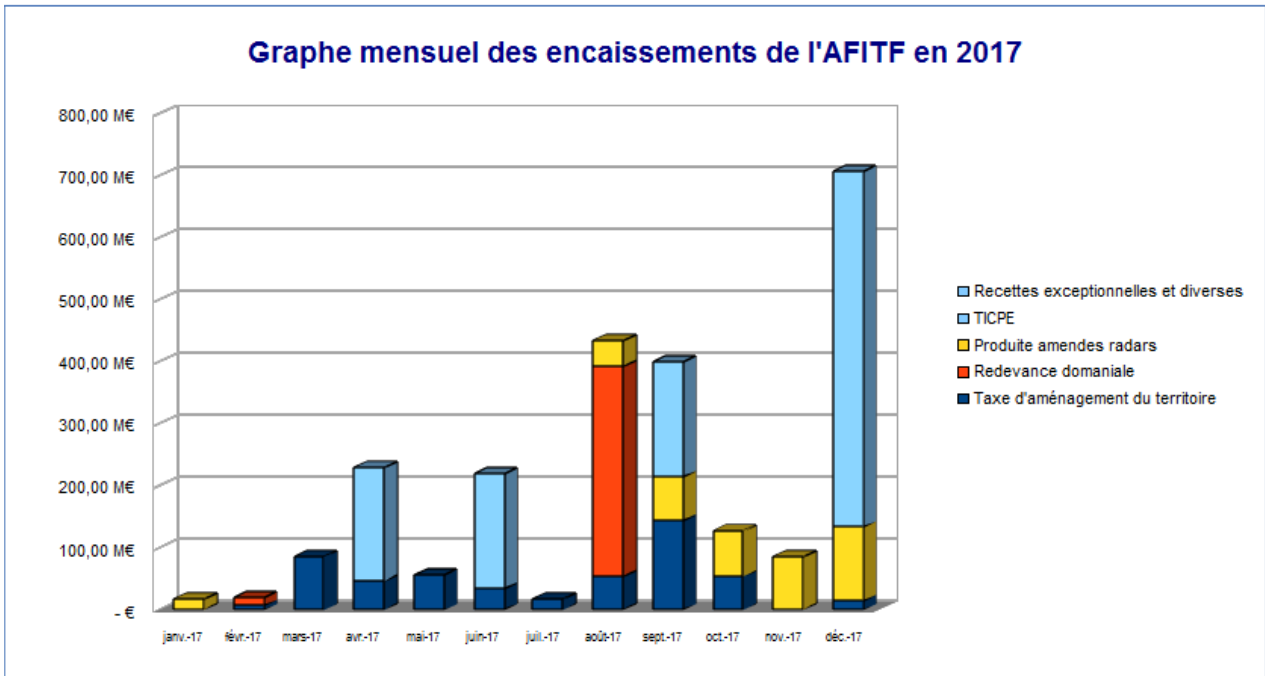
En application des normes comptables, le fonds de roulement au 31 décembre 2017 s'établissait à **– 213 M€**, compte tenu des disponibilités au 31/12/2017 (346 M€), des créances à court terme (15 M€[2]) et des dettes à court terme (**-** 573 M€[3]).

Le fonds de roulement s'est donc fortement amélioré par rapport à celui de fin 2016 (-697M€), sa valeur encore négative au 31 décembre 2017 (-213M€) témoignant cependant encore de la difficulté pour l'Agence de couvrir l'intégralité de ses échéances financières (notamment à l'égard de SNCF Réseau, avec des charges à payer de 221M€ au titre de la LGV Tours-Bordeaux).

4.5 L'évolution de la trésorerie en cours d'exercice

L'évolution de la trésorerie au cours de l'exercice, comme les années précédentes, ne s'est pas déroulée de façon linéaire.

D'une part l'essentiel des **recettes** (74%) a été versé au second semestre (contre 69% en 2016).

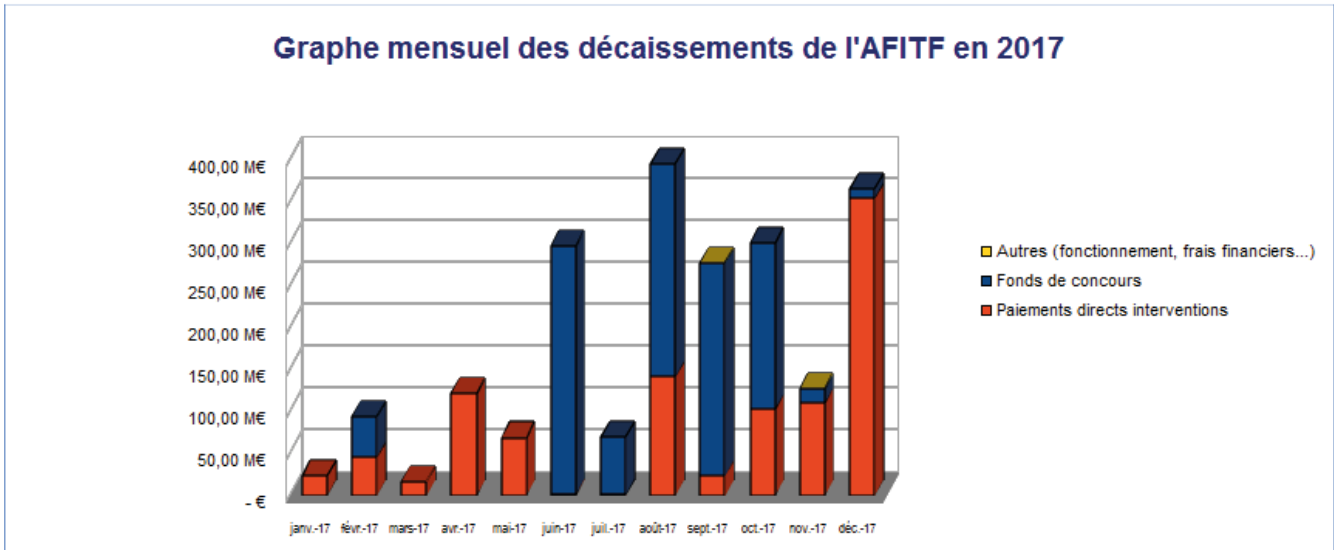


Graphe des encaissements mensuels de l'AFITF par type de recette.

D'autre part le rythme de **paiement** des dépenses d'intervention a été lié non seulement à la trésorerie de l'AFITF mais aussi à la production des appels de fonds validés pour les paiements directs et au versement des fonds de concours qui se sont concentrés de juin à décembre ; de ce fait 71% des dépenses ont été payées durant le second semestre (contre 67% en 2017).

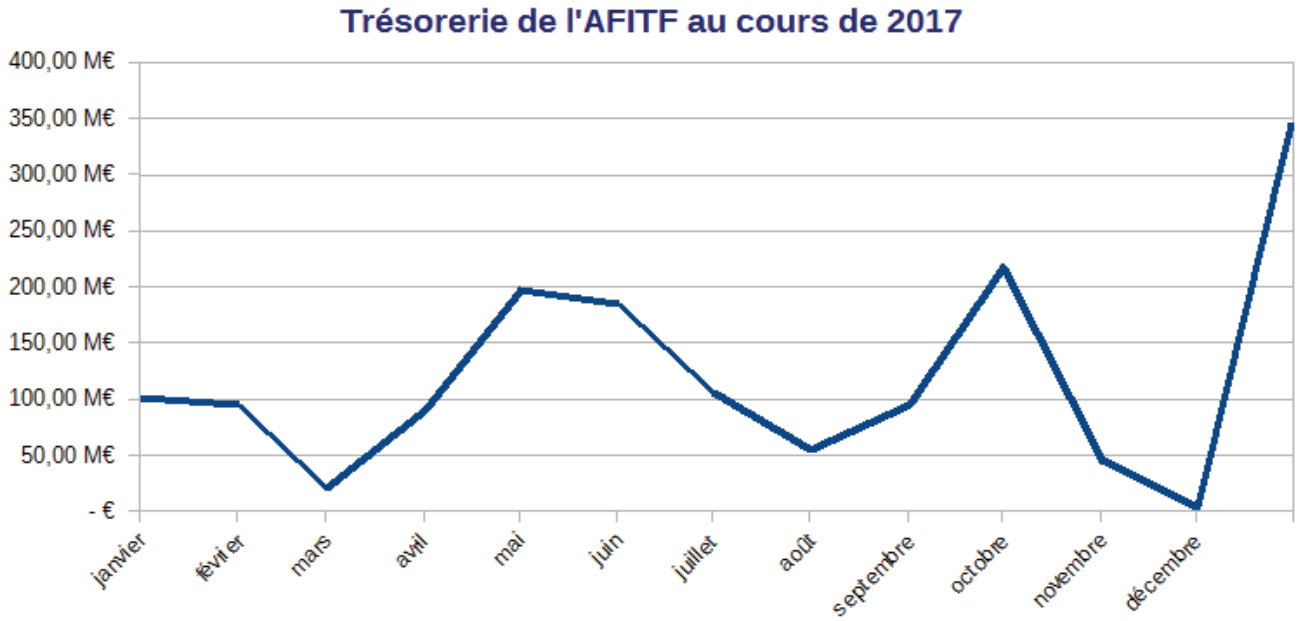
[2] Produit à recevoir (solde amendes radar 2017 : 14 867 k€) et avoirs attendus (312 k€)

[3] Restant dû dette Dailly Ecomouv (346 485 k€) et charges à payer 2017 (228 563 k€)



Graphe des décaissements mensuels de l'AFITF (fonds de concours et paiements directs)

L'évolution de la **trésorerie** durant l'année est illustrée par le graphique suivant.



Graphe sur la situation mensuelle de la trésorerie (encaissements – décaissements)

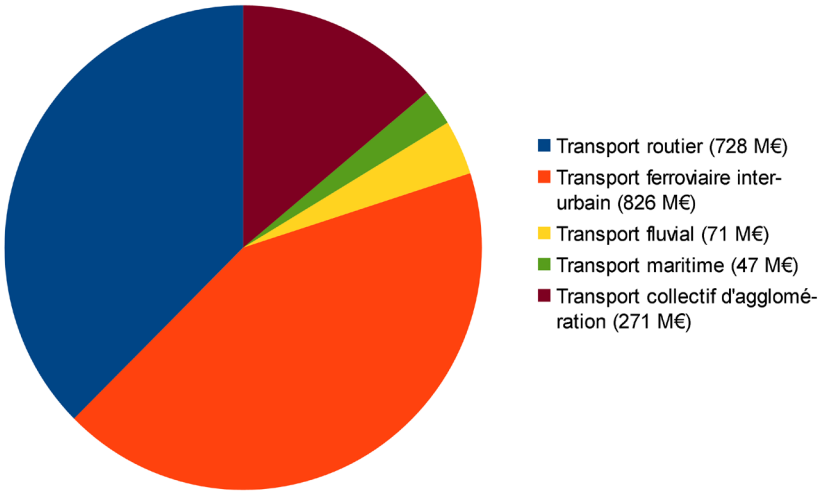
Le graphique fait ressortir trois points bas : en mars compte tenu des premiers paiements de l'AFITF réalisés dans la limite des ressources disponibles à cette date (100M€ de prélèvement sur le fonds de roulement constitué fin 2016), en août suite au paiement d'une vague importante de fonds de concours au programme 203, puis fin novembre compte tenu du paiement du solde des appels de fonds dus en 2017. Il fait aussi ressortir trois points hauts : en juin 2017 compte tenu de la nécessité d'accumuler de la trésorerie pour payer les fonds de concours au programme 203 au cours de l'été, en octobre 2017 compte tenu de la suspension temporaire du visa des demandes de paiement par le Contrôle budgétaire et comptable ministériel dans l'attente d'arbitrages interministériels, et fin décembre 2017 compte tenu du versement complémentaire de TICPE décidé en LFR pour solder la dette Dailly.

5.- Répartition des financements de l'AFITF

Les engagements et paiements réalisés par l'AFITF en 2017 sont détaillés à l'annexe 1, dont une présentation agrégée par destination (mode de transport) et bénéficiaire est présentée ci-après.

5.1.- La répartition par destination (mode de transport)

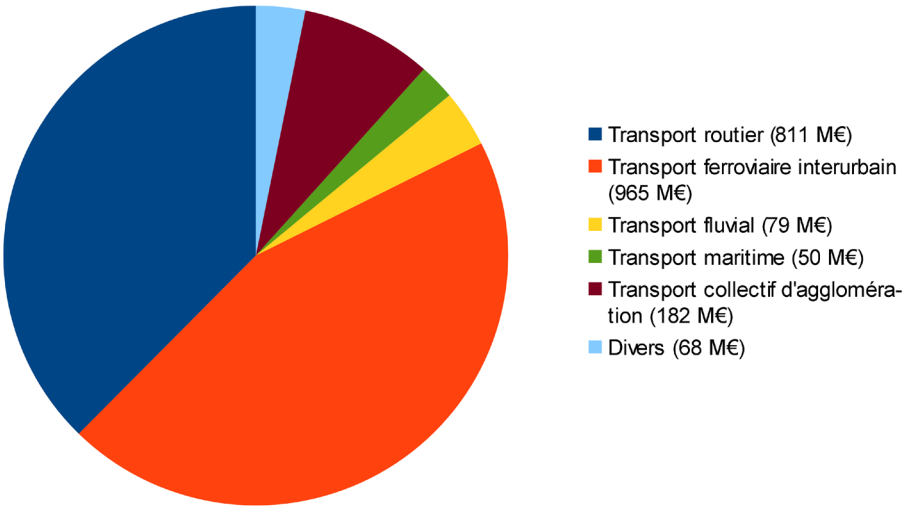
La **répartition des engagements** d'intervention réalisés par l'AFITF en 2017 a été la suivante



Graphe de répartition par mode des nouveaux engagements 2017 de l'AFITF

Les engagements contractés en 2017 se sont élevés à 1944 M€ (en diminution par rapport à 2016 : 2464 M€). Le ferroviaire en est le premier bénéficiaire, avec 826 M€ engagés, principalement au titre des matériels roulant des Trains d'Equilibre du Territoire, des CPER, du Lyon-Turin et des opérations de sécurité et d'accessibilité ferroviaires. Viennent ensuite les routes, avec 728 M€ engagés, principalement pour les CPER, pour les interventions sur le réseau existant et notamment la régénération et les aménagements de sécurité dans les tunnels et hors tunnels et pour la route Centre-Europe-Atlantique. Les transports collectifs d'agglomération ont donné lieu à 271 M€ d'engagements. Pour le domaine fluvial, 71 M€ ont été engagés (principalement pour la régénération) et 47 M€ pour les ports (CPER essentiellement).

La **répartition des paiements** d'intervention réalisés par l'AFITF en 2017 a été la suivante



Graphe de répartition par mode des paiements 2017 de l'AFITF

Les paiements réalisés en 2017 se sont élevés à 2 155 M€ (en augmentation par rapport à 2016 : 2019 M€). Le premier poste de dépenses est le ferroviaire, avec 965 M€ payés, principalement au titre des LGV (403 M€), du renouvellement des trains d'équilibre du territoire (246 M€) et des CPER (115M€). Viennent ensuite les routes, avec 811 M€ payés, principalement pour les CPER (316M€), la régénération du réseau (270M€) et les aménagements de sécurité. Suivent les transports collectifs d'agglomération (182 M€) puis le fluvial 79 M€ (principalement pour la régénération) et le portuaire (50 M€, principalement au titre des CPER).

La répartition entre contrats de plan et hors CPER a été la suivante :

Mode de transport ou type d'intervention	Engagements 2017 (en M€)	%AE	Paiements 2017 (en M€)	%CP
Transport routier	**728,0**		**811,4**	
CPER,PDMI	316,0	**37,4**	290,6	**37,7**
Hors CPER	412,0		520,8	
Transport ferroviaire interurbain et combiné	**826,3**		**964,5**	
CPER	160,0	**42,5**	115,5	**44,8**
Hors CPER	666,3		849,0	
Transport fluvial	**71,4**		**79,4**	
CPER	0,5	**3,7**	0,5	**3,7**
Hors CPER	70,9		78,9	
Transport maritime et protection littorale	**47,1**		**49,9**	
CPER	40,0	**2,4**	25,0	**2,3**
Hors CPER	7,1		24,9	
Transports collectifs d'agglomération	**271,4**		**181,6**	
CPER	183,0	**14,0**	147,6	**8,4**
Hors CPER	88,4		34,0	
Divers non ventilé (PEI Corse)	**0,0**	**0,0**	**67,8**	**3,1**
Sous-total contractualisé	1 244,7	64,0	1 575,4	73,1
Sous-total CPER	699,5	36,0	579,2	26,9
TOTAL	**1 944,2**	**100,0**	**2 154,6**	**100,0**

5.2.- La répartition par destinataire

La ventilation des dépenses d'intervention par destinataire direct des crédits est détaillée ci-après :

Ventilation des dépenses d'intervention de l'AFITF par destinataire en 2017		
Destinataire des paiements	en M€	En %
Etat (fonds de concours)	1 144	53,11%
SNCF Réseau	497	23,07%
SNCF Mobilité	171	7,94%
TELT	58	2,69%
VNF[4]	78	3,62%
Région Normandie	75	3,48%
Région Réunion	100	4,64%
Grand Port Maritime de Marseille	0,4	0,02%
Collectivités territoriales (AOTU)	31	1,44%
Opérateurs privés	0	0,00%
TOTAL	2155	100,00%

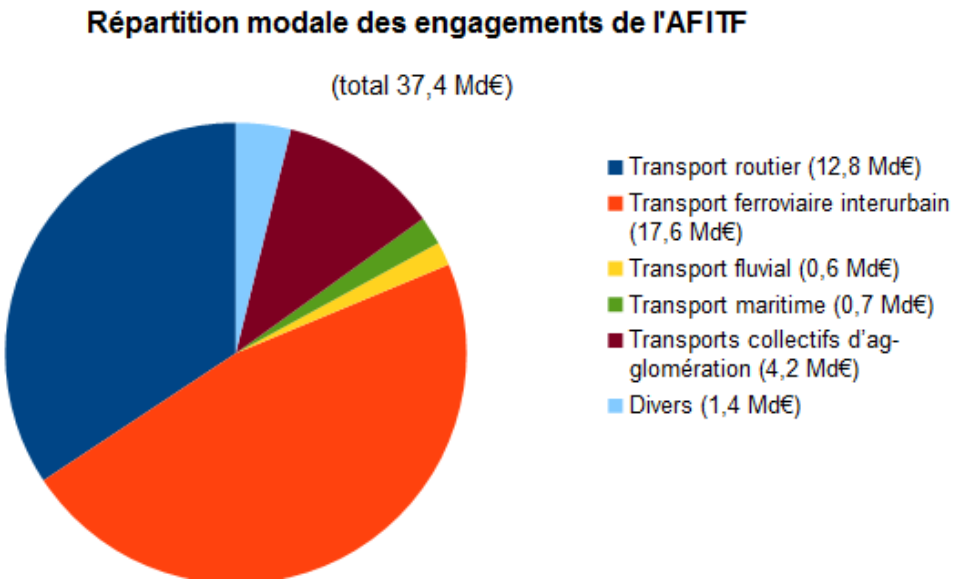
Comme en 2016, les fonds de concours à l'État sont prédominants dans les paiements réalisés par l'AFITF (53%). Cela s'explique par le volume important des crédits alloués aux CPER (579 M€) et à la régénération, à la mise en sécurité et à la modernisation du réseau routier national (390 M€).

Toutefois le destinataire final des crédits de l'AFITF versés à l'État n'est pas forcément l'État lui-même, mais parfois un maître d'ouvrage public ou privé (SNCF Réseau, SNCF Mobilités, STIF, RATP, grands ports maritimes, etc.). Une présentation plus détaillée de la répartition des montants engagés au titre des fonds de concours est fournie en annexe n° 5.

6.- Les restes à payer de l'AFITF

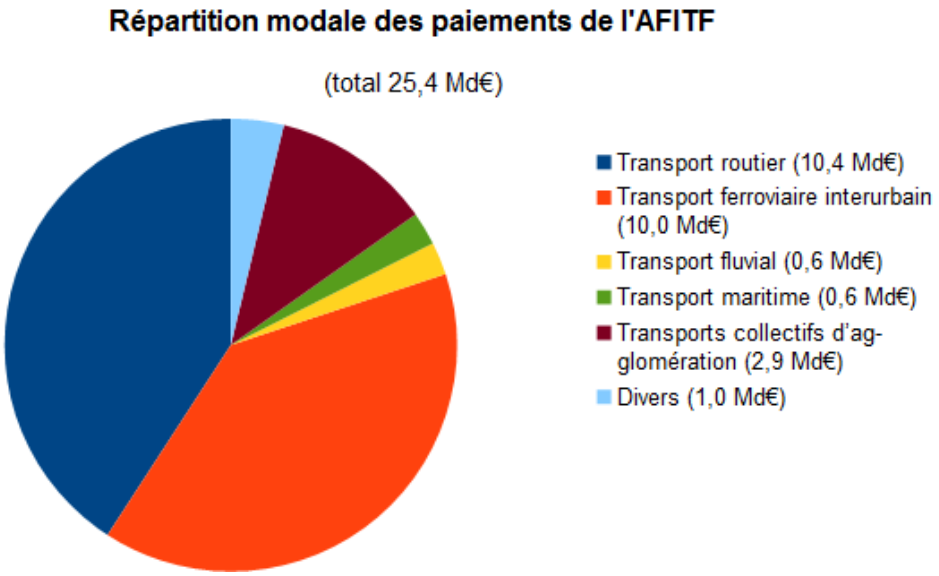
Depuis sa création en 2004, les **engagements** cumulés pris par l'AFITF se sont élevés à 37,4 Md€ (net des dégagements réalisés). Ils ont concerné d'abord le ferroviaire (17,6 Md€) puis les routes (12,8 Md€), ce qui s'explique par la durée des engagements de l'AFITF sur les grands projets ferroviaires.

[4] dont SCSNE pour les paiements postérieurs au 4 mai 2017 au titre du Canal Seine Nord Europe



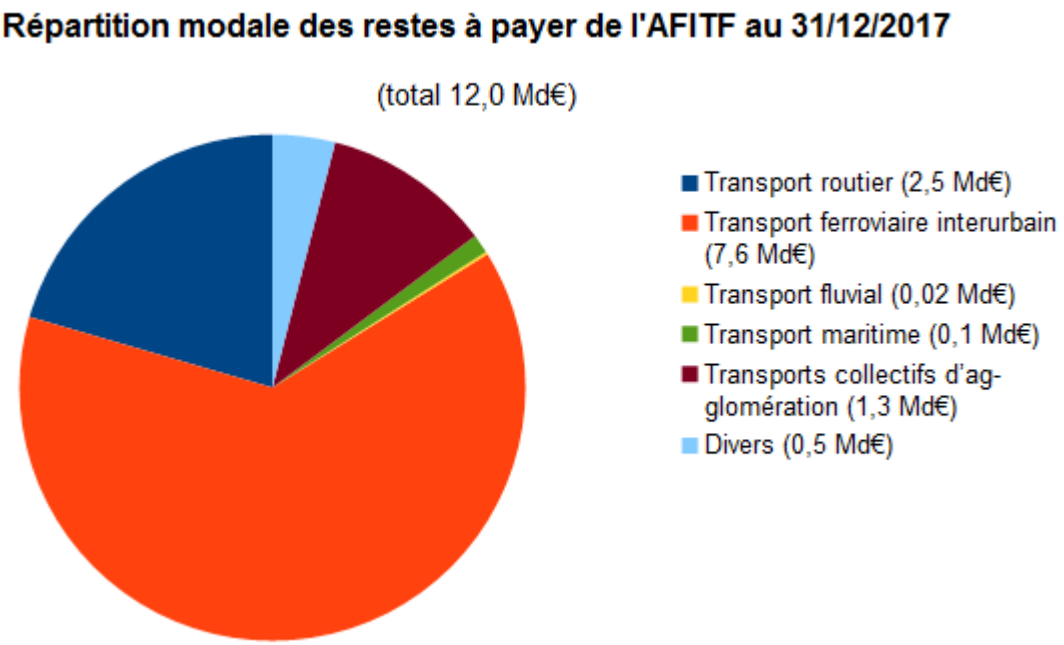
Graphe : répartition des engagements (nets des dégagements) cumulés de l'AFITF à fin 2017

Les **paiements** cumulés réalisés par l'AFITF depuis sa création ont atteint 25,4 Md€ à fin 2017, principalement pour les routes (10,4Md€) et le ferroviaire (10,0 Md€).



Graphe : répartition des paiements cumulés de l'AFITF à fin 2017

Ainsi, le montant total des « restes à payer » s'établit à 12,0 Md€ à fin 2017, en réduction de 0,2 Md€ par rapport à fin 2016, les engagements nouveaux ayant été inférieurs aux paiements effectués en 2017 et des retraits d'engagements ayant été réalisés pour certaines conventions soldées (72M€).



Graphe : montant des restes à payer de l'AFITF par mode de transport à fin 2017

Sur ces restes à payer de 12,0 Mds€, 573 M€ correspondent à des dettes à court terme (dette Dailly au titre d'Ecomouv et charges à payer, dont 221 M€ envers SNCF Réseau au titre de la LGV SEA). Le reste représente 11,4 Mds€ d'engagements hors bilan répartis à 4,4 Mds€ (38%) envers l'Etat et 7,0 Mds€ (62%) envers des tiers. L'AFITF a par ailleurs introduit dans ses comptes à fin 2016 une provision pour risques de 37 M€ correspondant au montant des factures de pénalités financières émises par SNCF Réseau pour paiements retardés.

Les restes à payer générés par les contrats de partenariat représentent 5,7 Md€, dont l'essentiel est dû à moyen et long terme, entre 2 et 25 ans, sur les quatre partenariats financés par l'AFITF (GSM-R, les LGV BPL et CNM et la rocade L2).

LISTE des ANNEXES

Annexe 1 : Détail de l'exécution budgétaire en AE et en CP

Annexe 2 : Comptes de résultat de l'AFITF – comparaison 2015-2016-2017

Annexe 3 : Vision pluriannuelle des paiements, des recettes et des restes à payer

Annexe 4 : Liste des délibérations adoptées par le conseil d'administration en 2017

Annexe 5 : Compte rendu de l'utilisation des principaux fonds de concours en 2017

Annexe 1 : détail des autorisations d'engagement (AE) et crédits de paiement (CP) consommés par l'AFITF par sous-sous-destination en 2017

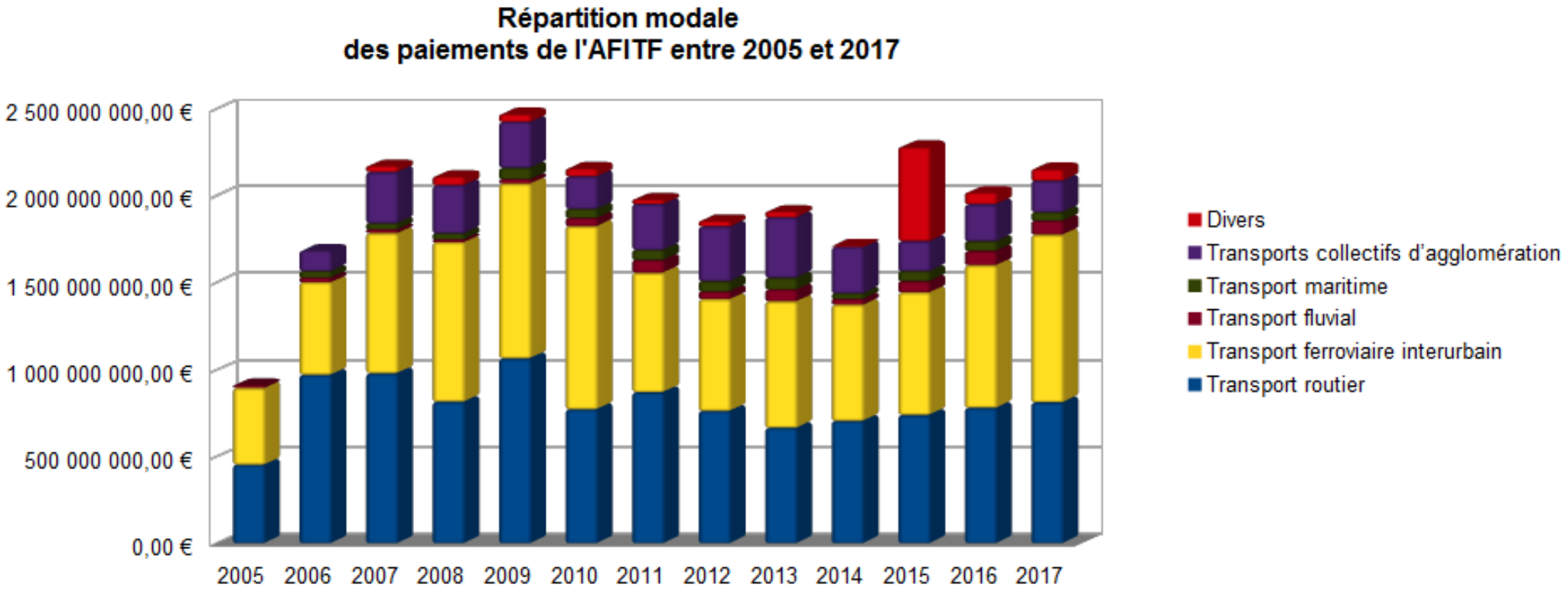
	AE Consommés	CP Consommés
Total	**1 944 767 775 €**	**2 155 217 523 €**
Routes	***728 000 000 €***	***811 400 000 €***
Opérations particulières	***37 000 000 €***	***130 420 000 €***
Liaison autoroutière L2 à Marseille	0 €	5 420 000 €
Route Centre Europe Atlantique (RCEA)	32 000 000 €	20 000 000 €
Nouvelle route littorale à la Réunion	0 €	100 000 000 €
Études routières et autoroutières	5 000 000 €	5 000 000 €
Interventions sur le réseau existant	***375 000 000 €***	***390 400 000 €***
Aménagements de sécurité hors tunnels sur le réseau routier national	20 000 000 €	20 000 000 €
Sécurité des tunnels routiers, dont le tunnel de Tende	50 000 000 €	65 400 000 €
Régénération du réseau routier national	270 000 000 €	270 000 000 €
Exploitation dynamique du réseau routier national	35 000 000 €	35 000 000 €
Contrats de plan Etat-Régions -volet routier – Programmes de développement et de modernisation d'itinéraires	***316 000 000 €***	***290 580 000 €***
Ferroviaire	***826 281 347 €***	***964 512 847 €***
LGV et opérations CIADT	***16 250 000 €***	***403 618 476 €***
LGV Est 1ère phase et opérations d'accompagnement	0 €	69 428 €
LGV Est 2ème phase	0 €	51 299 324 €
Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier	0 €	27 274 757 €
LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire	0 €	64 821 647 €
LGV Sud-Europe-Atlantique	0 €	252 637 485 €
Études, acquisitions foncières et interventions diverses pour projets ferro-viaires	5 000 000 €	4 762 196 €
LGV Rhin-Rhône branche Est	0 €	503 639 €
LGV Grand Projet Sud Ouest	11 250 000 €	2 250 000 €
Traversées alpines – Lyon Turin ferroviaire et accès français au Lyon-Turin ferro-viaire	***132 890 000 €***	***61 166 700 €***
Opérations orientées fret	***101 099 347 €***	***22 587 632 €***
Autoroutes ferroviaires	0 €	6 618 728 €
Engagement national pour le fret ferroviaire : nouvelles actions spécifiques dont trains longs	11 143 000 €	6 073 706 €
Serqueux-Gisors	89 956 347 €	9 895 198 €
Interventions sur le réseau existant	***53 000 000 €***	***115 394 000 €***
Sécurité des transports ferroviaires et guidés (dont passages à niveau, tun-nels et sécurisation des voies ferrées)	33 000 000 €	27 000 000 €
Régénération ferroviaire (hors CPER) dont GSMR-Rail	0 €	73 394 000 €
Accessibilité ferroviaire des personnes à mobilité réduite	20 000 000 €	15 000 000 €
Matériel roulant TET	***363 042 000 €***	***246 246 039 €***
CPER ferroviaires et assimilés	***160 000 000 €***	***115 500 000 €***
Contrats de plan ou de projets État-Région (CPER et CPIER), volets ferro-viaires et transports combinés	160 000 000 €	112 363 854 €
Plans Rails (Auvergne et Midi-Pyrénées) et contrats connexes au CPER	0 €	3 136 146 €
Fluvial	***71 400 000 €***	***79 400 000 €***
Contrats de plan ou de projets État-Région (CPER et CPIER) – volet fluvial	***500 000 €***	***500 000 €***

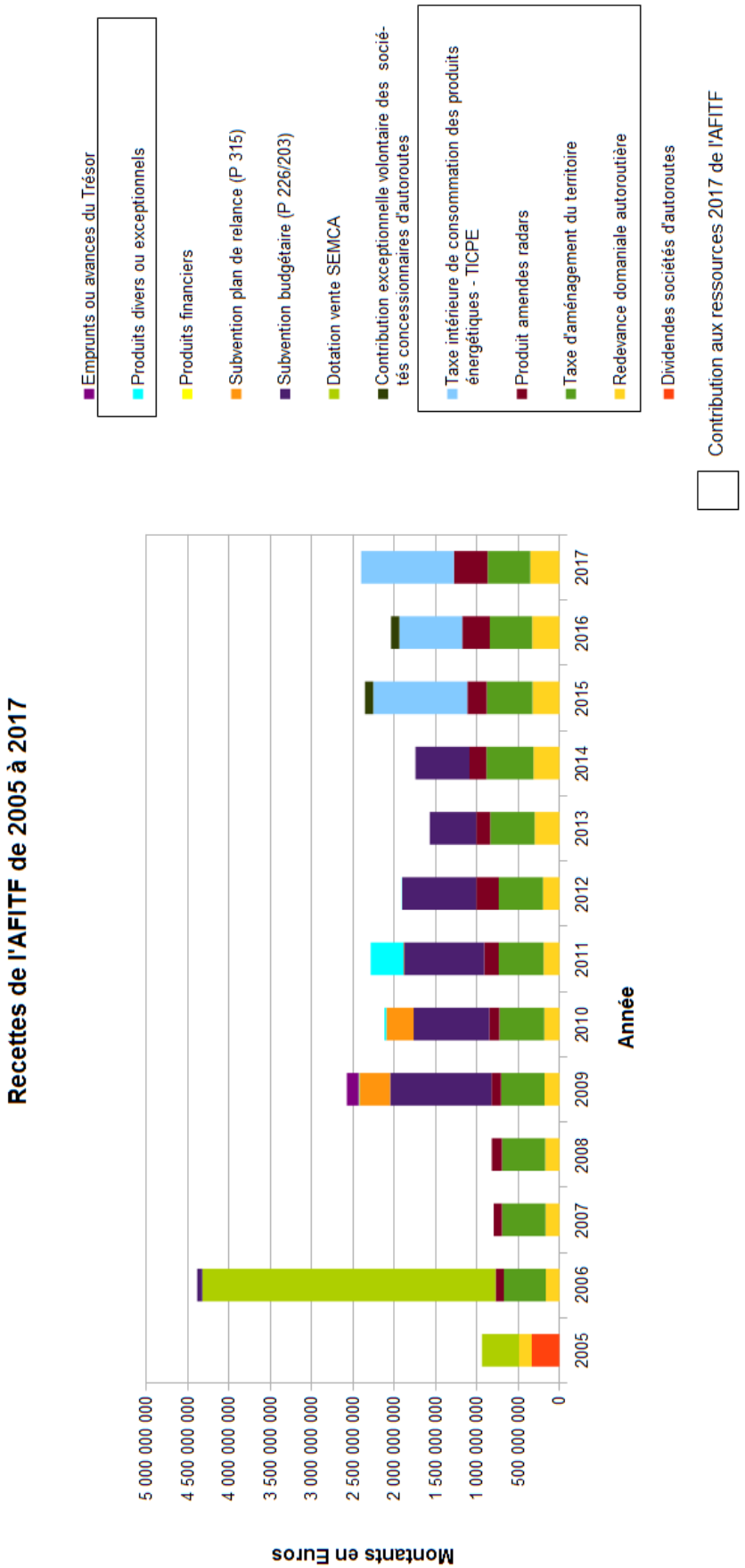
	AE Consommés	CP Consommés
Canal Seine-Nord-Europe	***0 €***	***8 000 000 €***
Autres opérations hors CPER	***70 900 000 €***	***70 900 000 €***
Régénération du réseau fluvial	70 000 000 €	70 000 000 €
Aménagements fluviaux hors CPER	900 000 €	900 000 €
Maritime	***47 100 000 €***	***49 850 000 €***
CPER portuaire	***40 000 000 €***	***25 000 000 €***
Opérations hors CPER	***7 100 000 €***	***24 850 000 €***
Autoroutes de la mer et transport maritime à courte distance	0 €	3 250 000 €
Plan de relance portuaire du Ministère chargé des transports	0 €	14 500 000 €
Aménagements portuaires et du littoral, hors CPER	7 100 000 €	7 100 000 €
Transports collectifs d'agglomération	***271 400 000 €***	***181 648 380 €***
CPER Transports collectifs et assimilés	***183 000 000 €***	***147 649 705 €***
Contrats de plan ou de projets État-Région, volet transports collectifs d'agglomération	183 000 000 €	139 549 409 €
Prolongement d'Éole à l'Ouest – travaux	0 €	8 100 295 €
Appels à projets – et hors CPER	***88 400 000 €***	***33 998 675 €***
Divers	***0 €***	***67 819 867 €***
Programme exceptionnel d'investissements (PEI) pour la Corse et autres programmes de développement	***0 €***	***20 000 000 €***
Taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises	***0 €***	***47 819 867 €***
Support	***586 429 €***	***586 429 €***
Personnel et formation	***428 727 €***	***428 727 €***
Dépenses d'informatiques (y compris matériel)	***11 750 €***	***11 750 €***
Immobilier	***100 209 €***	***100 209 €***
Impôts, taxes et assimilés	***130 €***	***130 €***
Communication, publi-rédactionnels, etc.	***39 869 €***	***39 869 €***
Déplacements, fournitures, prestations diverses	***5 744 €***	***5 744 €***

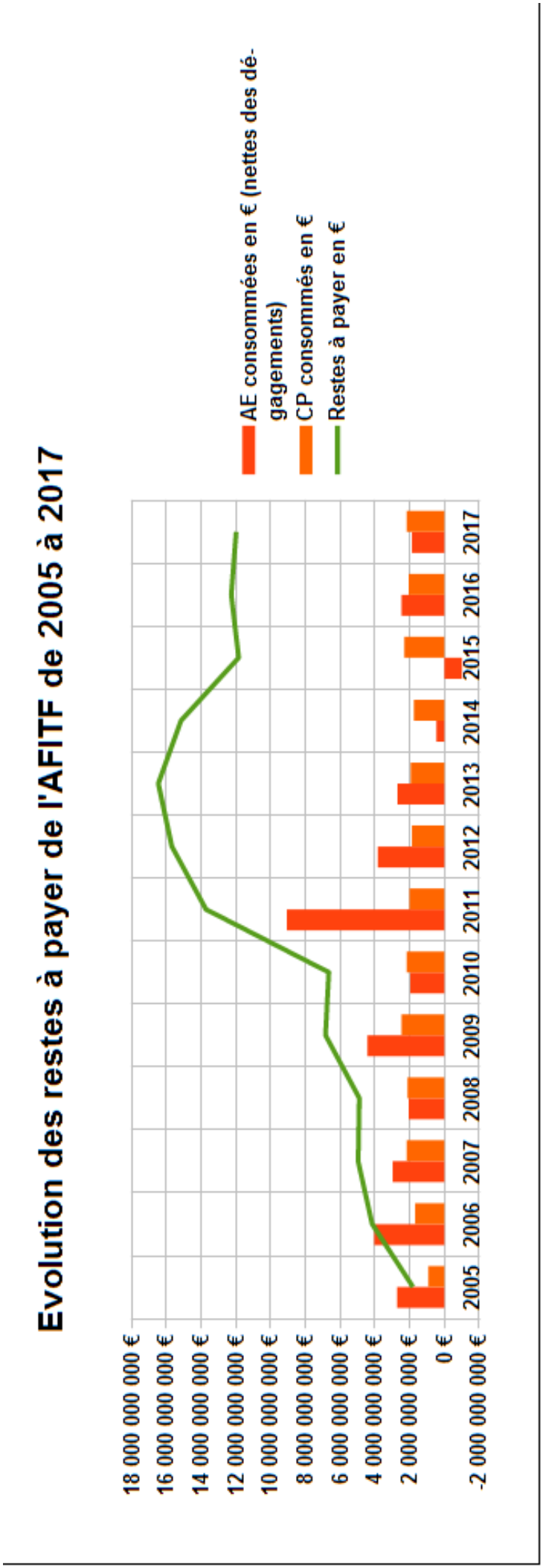
Annexe 2 : Compte de résultat de l'AFITF – comparaison 2015-2017

Comparaison des comptes de résultat 2015-17 de l'AFITF (en M€)							
Charges	Exécution 2015	Exécution 2016	Exécution 2017	Produits	Exécution 2015	Exécution 2016	Exécution 2017
charges de personnel	0,07	0,44	0,43	74: Subventions d'exmploitations	0,00	0,00	0,00
64: charges de personnel	0,07	0,44	0,43	744: Collectivités, organismes publics et organismes internationaux	0,00	0,00	0,00
Autres charges	2 286,87	1 789,93	1 911,40	75: Autres produits de gestion courante	2 355,46	2 058,05	2 397,08
60: Achats	0,00	0,00	0,02	757: Produits spécifiques	1,43	1 957,96	2 397,08
61: Achats – Sous-traitance et services extérieurs	0,13	0,06	0,10	758: Produits divers de gestion courante	100,00	100,09	0,00
62: Autres services extérieurs	0,48	0,10	0,03				
63:Impôts, taxes et versements assimilés	0,00	0,00	0,00				
65: Autres charges de gestion courante (interventions)	2 282,40	1 749,21	1 911,25				
66: Charges financières	3,85	3,80	0,00				
67: Charges exceptionnelles	0,00	0,00	0,00				
68 Dotations aux amortissements et aux provisions	0,00	36,96	0,00				
Total des charges du compte de résultat	2 286,93	1 790,37	1 911,83	Total des produits du compte de résultat	2 355,46	2 058,05	2 397,08
Résultat (bénéfice)	68,53	267,68	485,25	Résultat (perte)			
Total: équilibre du compte de résultat	2 355,46	2 058,05	2 397,08	Total: équilibre du compte de résultat			

Annexe 3 : Vision pluriannuelle des paiements, des recettes et des restes à payer de l'AFITF entre 2005 et 2017




Recettes de l'AFITF de 2005 à 2017
Montants en Euros
5 000 000 000
4 500 000 000
4 000 000 000
3 500 000 000
3 000 000 000
2 500 000 000
2 000 000 000
1 500 000 000
1 000 000 000
500 000 000
0
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
Année
Emprunts ou avances du Trésor
Produits divers ou exceptionnels
Produits financiers
Subvention plan de relance (P 315)
Subvention budgétaire (P 226/203)
Dotation vente SEMCA
Contribution exceptionnelle volontaire des sociétés concessionnaires d'autoroutes
Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques - TICPE
Produit amendes radars
Taxe d'aménagement du territoire
Redevance domaniale autoroutière
Dividendes sociétés d'autoroutes
Contribution aux ressources 2017 de l'AFITF


Evolution des restes à payer de l'AFITF de 2005 à 2017
18 000 000 €
16 000 000 €
14 000 000 €
12 000 000 €
10 000 000 €
8 000 000 €
6 000 000 €
4 000 000 €
2 000 000 €
0 €
-2 000 000 €
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
AE consommées en € (nettes des dé-gagements)
CP consommés en €
Restes à payer en €

Annexe 4 : Délibérations adoptées par le conseil d'administration de l'AFITF en 2017

Numéro de délibération	Objet	Scrutin
	soixante-deuxième séance du 31 janvier 2017	
17-62-01	Avenant n°11 à la convention n°1 du 11 juillet 2005 relative à la réalisation et au financement des études et travaux préliminaires à la construction des ouvrages de la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin	Unanimité
17-62-02	Convention relative au financement d'une nouvelle tranche de renouvellement de matériels roulants affectés aux trains d'équilibre du territoire	Unanimité
	soixante-troisième séance du 16 février 2017	
17-63-00-00	Procès-verbal de la soixante-et-unième séance du conseil d'administration	Unanimité
17-63-00-01	Procès-verbal de la soixante-deuxième séance du conseil d'administration	Unanimité
17-63-01	Compte financier 2016	Unanimité
17-63-02	Budget rectificatif n°1 de l'Agence pour l'exercice 2017	Unanimité
17-63-03	Convention relative au financement d'acquisitions foncières liées à la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin	Unanimité
17-63-04	Convention relative au financement d'une première tranche (volets études et foncier) de l'Avant-Projet Détaillé des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)	Unanimité moins un vote contre et une abstention
17-63-05	Avenant n° 1 à la convention relative au financement des investigations et des études d'avant-projet de mise au gabarit haut « Autoroute ferroviaire » de l'itinéraire principal de l'axe Atlantique du RFN	Unanimité
17-63-06	Avenant n° 3 à la convention du 8 décembre 2009 autoroute ferroviaire alpine (en attente de réception)	Unanimité
17-63-07	Avenant n°2 à la convention relative aux opérations de pérennisation de lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2016 dans le cadre de l'ENFF	Unanimité
17-63-08	Convention relative aux opérations de pérennisation de lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2017 dans le cadre de l'ENFF	Unanimité
17-63-09	Convention de financement des études menées par SNCF Réseau	Unanimité
17-63-11	Convention relative au financement du programme de l'année 2017 de restauration et de modernisation du réseau fluvial	Unanimité
17-63-12	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2017, d'actions afférentes à la gestion, à l'aménagement et à la protection du littoral relevant du champ de la DGALN	Unanimité
17-63-13	Convention de financement du projet d'extension Nord de la ligne E du tramway de Strasbourg à la Roberstau	Unanimité
17-63-14	Avenant n° 1 à la convention du 5 août 2010 relative à la réalisation et au financement du projet de deuxième ligne de transport en commun en site propre d' l'agglomération de Valenciennes	Unanimité
17-63-15	Convention de financement du projet d'augmentation de capacité de la ligne de tramway T4 de l'agglomération Lyonnaise	Unanimité
17-63-16	Convention de financement du projet de ligne de tramway T6 Debourg-Hôpitaux Est	Unanimité

Numéro de délibération	Objet	Scrutin
17-63-17	Convention de financement du projet de prolongement au pôle d'échanges Krypton de la ligne B de bus à Haut niveau de service d'Aix-en-Provence	Unanimité
17-63-18	Convention de financement du projet de maison de la mobilité d'Annemasse	Unanimité moins une abstention
	soixante-quatrième séance du 18 avril 2017	
17-64-00	Procès-verbal de la soixante-troisième séance du conseil d'administration	Unanimité
17-64-01	Rapport d'activité 2016	Unanimité
17-64-02	Budget rectificatif n°2 de l'Agence pour l'exercice 2017	Unanimité
17-64-03	Avenant n° 1 à la convention du 26 janvier 2017 relative au financement, au titre de l'exercice 2017, des programmes et opérations relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, aux transports collectifs	Unanimité
17-64-04	Avenant n°4 à la convention relative au financement de missions d'assistance juridique des projets ferroviaires d'une nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin et d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Perpignan et Figueras	Unanimité
17-64-05	Avenant n°1 à la convention relative aux opérations de pérennisation de lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2017 dans le cadre de l'ENFF	Unanimité
17-64-06	Convention de financement du terminal multimodal de Mourepiane au GPM de Marseille	Unanimité
17-64-08	Convention de financement du projet de transformation de la ligne de tramway sur pneu en tramway sur fer et ses prolongements vers la presqu'île et Fleury-sur-Orne (Caen la Mer)	Unanimité moins une voix
17-64-09	Convention de financement du projet d'extension de la ligne T3 de tramway de Nice	Unanimité
17-64-10	Convention de financement du projet de lignes de bus à haut niveau de service « Bulles 1 et 3 » Liévin-Hénin-Beaumont et Vendin-Le-Vieil-Avion	Unanimité
17-64-11	Convention de financement du projet de ligne de bus à haut niveau de service sur l'axe Est-Ouest-Phase 2 (Communauté d'agglomération du Bassin de Brive)	Unanimité
17-64-12	Convention de financement du projet de lignes de bus à haut niveau de service d'Amiens (Amiens Métropole)	Unanimité
	soixante-cinquième séance du 15 juin 2017	
17-65-00	Procès-verbal de la soixante-troisième séance du conseil d'administration	Unanimité
17-65-01	Budget rectificatif n°3 de l'Agence pour l'exercice 2017	Unanimité
17-65-02	Convention relative au financement des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors	Unanimité
17-65-04	Avenant n°1 à la convention du 12 juillet 2016 relative au financement, au titre de l'exercice 2016, de la mesure relative aux transports du programme exceptionnel d'investissement pour la Corse	Unanimité

Annexe 5 - Utilisation des fonds de concours versés par l'AFITF en 2017

Les fonds de concours versés par l'AFITF à l'État, correspondent à l'un ou l'autre des cas suivants : lorsque l'État est maître d'ouvrage (réseau routier national non concédé), lorsque les crédits font l'objet d'une programmation fine au niveau déconcentré (contrats de plans par exemple) ou encore lorsque l'État doit signer une concession ou un contrat de partenariat (les règles d'engagement de l'État ayant conduit à ne plus traiter ces cas sous forme de subrogation).

Concernant la DGITM, les fonds de concours de l'AFITF au programme budgétaire 203 font l'objet de trois conventions financières annuelles, pour les interventions sur l'ensemble du réseau routier national, pour la Route Centre Europe Atlantique et pour les autres modes de transport. Concernant la DGALN, les fonds de concours de l'AFITF au programme 113 donnent lieu à une convention annuelle.

La présente annexe constitue le compte rendu de gestion par la DGITM, en termes d'autorisations d'engagements, des fonds de concours apportés en 2017 par l'AFITF (5.1 à 5.4) et par la DGALN, en autorisations d'engagements et crédits de paiement (5.5), des fonds de concours versés en 2017.

Annexe 5.1 – DOMAINE ROUTIER

Annexe 5.1.1 - Principales opérations engagées en 2017 dans le cadre du programme d'actions de régénération du réseau routier national

En 2017, les opérations de régénération routière ont concerné :

- l'A650 et la RN250 – Nouvelle Aquitaine : 1,6 M€ (chaussées)
- la RN10 – Nouvelle Aquitaine : 4,325 M€
- la RN141/137 – Nouvelle Aquitaine : 1,540 M€
- la RN7 – Rhône-Alpes-Auvergne: 3,585 €
- la A47 – Rhône-Alpes-Auvergne: 10,135 M€
- la A20 – Centre-Val-de-Loire 10,550 M€
- la régénération de bassins d'assainissement – Centre-Val-de-Loire :1,220 M€
- la RN57 – Grand Est : 6,100 M€ (dont 3,270 M€ en équipements)
- la A31-- Grand Est: 8,200 M€
- la finalisation des travaux des Falaises des Monts de Vaux – Grand Est : 1 M€
- la RN186 – Île-de-France : 2,5 M€
- l'A1 – Île-de-France : 5,180 M€
- l'A4 et l'A6 – Île-de-France (enrobés phoniques) 5,850 M€ (pris en charge à 50 % par la Région Île-de-France)
- le Pont d'Ormoy sur la A6 – Île-de-France : 1,750 M€
- l'A75 – Occitanie 10,442 M€
- la RN113/RN572-- PACA : 4,060 M€
- le viaduc de Caronte – PACA : 8,200 M€
- les Voies Rapides Urbaines de l'agglomération Lilloise – Hauts-de-France : 2 M€
- les Equipements de l'A16 – Hauts-de-France : 5,135 M€
- l'A84 – Normandie : 4,712 M€
- la RN154 – Centre-Val-de-Loire : 6,550 M€
- la régénération de buses métalliques – Ouest RN12 : 2,060 M€
- l'A68 – Occitanie : 6,220 M€
- les équipements de la RN20 – Occitanie : 7,075 M€
- les RN 1/2/3 – Mayotte : 2,578 M€

Annexe 5.1.2 - Principales opérations engagées en phase travaux, au titre de l'exercice 2017 dans le cadre du développement du réseau routier national au titre des CPER 2015-2020

Pour l'année 2017, les ressources sont consacrées en premier lieu à la poursuite des opérations en cours et, dans la limite des crédits disponibles, à l'engagement en travaux de quelques opérations

nouvelles. Les principales opérations concernées sont les suivantes :

- Grand Est :
  - Poursuite de la seconde phase rocade sud de Strasbourg : 5,4 M€ ;
  - Poursuite de la mise à 2x3 voies d'une section de la rocade nord de Mulhouse : 3,5 M€ ;
  - Poursuite de la réalisation de l'A304 entre Charleville-Mézières et la frontière belge : 3,85 M€
  - Poursuite de la déviation de la RN44 à Chépy : 5,862 M€ ;
- Nouvelle-Aquitaine :
  - Poursuite de l'aménagement de la rocade de Bordeaux : 13,175 M€ ;
  - Poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN10 entre Reignac et Chevanceaux : 12 M€ ;
  - Lancement de la mise à 2x2 voies de la RN141 entre Villesèche et La Vigerie : 2,88 M€ ;
- Auvergne-Rhône-Alpes :
  - Poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN7 : 14,03 M€ ;
  - Poursuite de la déviation de la RN122 à Sansac-de-Marmiesse : 7,66 M€ ;
  - Poursuite du contournement du Puy-en-Velay : 17,2 M€ ;
  - Achèvement de la réalisation de la déviation de la RN90 à Montgalgan : 1,155 M€ (mise en service fin 2017) ;
  - Poursuite de l'aménagement de la RN82 entre Neulise et Balbigny : 6,85 M€ ;
- Bourgogne-Franche-Comté :
  - Poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN7: 2,23 M€ ;
  - Poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN57 entre l'A36 et Devecey : 9,778 M€ :
  - Poursuite de la déviation de la RN19 à Port-sur-Saône : 26,625 M€ ;
- Bretagne :
  - Poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RN164 : 14,36 M€ (mise en service de la déviation de Saint-Méen fin 2017) ;
- Île-de-France :
  - Poursuite de la déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger : 15,648 M€ ;
  - Lancement des travaux d'enfouissement de la bretelle B5 entre l'A14 et l'A86 : 7,82 M€ ;
  - Lancement des travaux du contournement est de Roissy : 5,46 M€ ;
  - Poursuite de l'élargissement de la RN104 (Francilienne) entre l'A4 et la RN4 : 4,9 M€ ;
- Occitanie :
  - Lancement de la rocade ouest de Mende : 7,5 M€ ;
  - Poursuite du contournement de Baraqueville par la RN 88 : 20,547 M€ ;
- Provence-Alpes-Côte d'Azur :
  - Poursuite des aménagements des berges du Drac : 1,079 M€ ;
  - Poursuite de la réalisation de la rocade de Gap : 2,273 M€ ;
- Pays de la Loire :
  - Lancement de la déviation de la RN179 à Bouvron : 5,5 M€ ;
- Hauts-de-France :
  - Lancement des travaux de mise à 2x2 voies de la RN17 entre Vimy et Avion : 10,02 M€ ;
  - Poursuite de la déviation de la RN2 à Gondreville : 7 M€ ;
  - Démarrage de la déviation de la RN2 à Vaumoise : 3,1 M€.

Annexe 5.1.3 - Principales opérations engagées en 2017 dans le cadre du programme de mise en sécurité des tunnels du réseau routier national

- Poursuite de la mise en sécurité des tunnels de Siaix (0,820 M€), Ponserrand (0,3 M€), et de la tranchée couverte de Firminy (0,4 M€)
- Poursuite de la mise en sécurité des tunnels en Île-de-France : 34,5 M€ dont 29,7 M€ pour les tunnels Guy Moquet et Moulin, 2,8M€ pour le tunnel de Nogent et 2,6M€ pour les tunnels de Bobigny et Lumen
- Achèvement des travaux de mise en sécurité du tunnel de Baza - Auvergne-Rhône-Apes : 0,75M€
- Poursuite de la mise en sécurité du tunnel de la Grand Mare (1,606M€)

Annexe 5.1.4 - Principales actions engagées en 2017 dans le cadre du programme d'aménagements de sécurité

- Les aménagements découlant des démarches relatives à la sécurité des usagers sur les routes existantes – SURE (16,3 M€), notamment sur la RN13 à proximité de Cherbourg (5,8 M€), le contournement de Valence (RN7, RN532 pour 0,9 M€), la RN57 en Haute-Saône (1,3 M€), l'A15 (0,5 M€) et la RN19 (0,5 M€) en Ile-de-France, la RN568 dans les Bouches-du-Rhône (0,8 M€), la RN137 entre Rennes et Nantes (0,6 M€) et la rocade de La Rochelle (RN11, RN137, RN237 pour 0,2 M€) ;
- Le traitement des obstacles latéraux (2,8 M€) ;
- Les aménagements sur routes à fortes pentes (2 M€) ;
- La sécurisation des passages à niveau non préoccupant (0,430 M€) ;
- 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 (0,140 M€).

Annexe 5.1.5 - Principales actions engagées en 2017 dans le cadre du programme d'actions d'amélioration de la gestion du trafic et de l'information des usagers sur le réseau routier national non concédé

- Achèvement et mise en service de la voie réservée d'A10 (0,65 M€)
- Travaux des voies réservées d'A3 (0,25 M€) et d'A12 (2,03 M€)
- Poursuite du déploiement de la régulation et l'information aux accès sur les voies structurantes d'agglomération (VSA) d'Île-de-France (4,9 M€)
- Poursuite des travaux pour améliorer l'exploitation et la surveillance des réseaux routiers, notamment sur les VSA des agglomérations d'Aix-Marseille A7-A51-RN296 (1,27 M€) et de de Grenoble (0,45 M€) ou sur les périphériques de Caen (1,1 M€) et de Nantes (0,8 M€)
- Modernisation du système d'information et d'exploitation francilien – SIRIUS (2,45 M€)
- Engagement des travaux pour la régulation des accès à la rocade bordelaise (0,9 M€) et sur l'A22 au droit de la métropole lilloise (0,26 M€)
- Engagement des travaux pour la régulation dynamique des vitesses sur la RN201 à Chambéry (0,46 M€) et sur l'autoroute A72 à Saint-Etienne (1,3 M€)
- Engagement des travaux d'équipements dynamiques de la liaison nord-est de Poitiers (1,5 M€)
- Information sur les temps de parcours sur l'A31 (0,1 M€)
- Études sur les voies réservées d'A51 et d'A516 entre Aix-en-Provence et Marseille (0,53 M€)

. Annexe 5.1.6 – Autres actions financées dans le cadre de conventions spécifiques routières

En dehors de la convention globale route, le premier programme d'aménagement prioritaire de la route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Saône-et-Loire a fait l'objet d'une convention spécifique pour des travaux concernant notamment :

- la branche sud, section Paray-Charolles : mise à 2x2 voies d'un tronçon de 7,8 km : 22,222 M€ ;
- la branche sud, section Prissé-Charnay : mise à 2x2 voies d'un tronçon de 5 km : 5,495 M€ ;
- la branche nord, section Paray-Ciry : aménagement d'un créneau de 5 km à Génelard : 10,09 M€.

Annexe 5.2 – DOMAINE FERROVIAIRE

Annexe 5.2.1 - Principales opérations ferroviaires prévues, au titre de l'exercice 2017, dans le cadre des Contrats de Plan État Région 2015-2020 (CPER)

Il s'agit des opérations suivantes dans le cadre des CPER, volet ferroviaire :

- Grand Est – 4ème voie entre Strasbourg et Vendenheim (12,2 M€) ;
- Grand Est et Ile-de-France – Electrification de la ligne Paris-Troyes (24,4 M€) ;

- Nouvelle Aquitaine - Mise en place d'installations permanentes de contre-sens entre La Souterraine et Le Palais, sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (7,6 M€) ;
- Nouvelle Aquitaine – Régénération de la ligne Poitiers-Limoges (8,4 M€) ;
- Auvergne - Rhône-Alpes - Travaux dans les gares du projet CEVA (7,1 M€) ;
- Auvergne – Rhône-Alpes – Reprise du plan de voie de la gare de Saint-André-le-Gaz (5,6 M€) ;
- Auvergne-Rhône-Alpes - Nœud ferroviaire lyonnais - travaux de la voie L de la gare de la Part-Dieu (24,7 M€)
- Bourgogne – Franche-Comté – Travaux d'accessibilité de la gare de Dole (2,0 M€)
- Bretagne – Travaux du pôle d'échanges multimodal de Morlaix (1,7 M€) ;
- Occitanie – Travaux urgents sur la ligne des Cévennes (5,4 M€)
- Normandie – Renouvellement de voies entre Argentan et Flers sur la ligne Paris-Granville (4,8 M€)
- Hauts-de-France – Réaménagement de la gare de Compiègne (4,2 M€)
- PACA – Pôle d'échanges multimodale de Nice – Saint-Augustin (3,5 M€)
- PACA - Modernisation de la ligne ferroviaire Marseille-Aix en Provence (21,0 M€)
- Pays de la Loire – Terminus technique d'Ancenis (7,5 M€)

Annexe 5.2.2 - Principales opérations financées, au titre de l'exercice 2017, dans le cadre de la sécurité des transports ferroviaires et guidés (passages à niveau et tunnels)

- Poursuite de la suppression des passages à niveau les plus dangereux par la construction d'ouvrages d'art et d'améliorer la sécurité des autres passages à niveau par la mise en place d'équipements supplémentaires permettant une meilleure perception de leur approche (15 M€)

Pour les passages à niveau (PN), des dépenses ont été réalisées sur les PN routiers/ferroviaires suivants :

- PN 19 de Auxerre (89)
- PN 3 bis du Coudray (28)
- PN 15 de Borne (43)
- PN 52 Peyrilhac (87)
- PN 38 Laudun (43)
- PN 89 à Salzuit (43)

- Poursuivre de la mise en sécurité des tunnels ferroviaires ayant fait l'objet d'un diagnostic de sécurité en 1999 ainsi que l'installation dans les tunnels ferroviaires dont la longueur est supérieure à 2000 mètres (39 ouvrages identifiés) des équipements permettant d'assurer la continuité des communications pour les services de secours

En 2017, deux conventions principales ont été signés avec SNCF réseau :

- Sécurité du tunnel ferroviaire de Meudon : 38,8 M€
- Sécurité des passages à niveau de nouvelle génération (PNGN) : 6 M€

Des PN ont pu être supprimés par la construction d'ouvrage d'art :

- PN 5 de Mouans-Sartoux (06),
- PN 106 d'Aix-en-Provence (13)

Pour les améliorations :

- travaux d'amélioration de 3 PN inscrits au PSN,
- automatisation de 10 PN à croix de St-André,
- installation de feux à diodes sur 100 PN automatiques,
- amélioration de la sécurité sur plus de 400 PN.

Annexe 5.2.3- Principales opérations financées, au titre de l'exercice 2017, dans le cadre de la mise en accessibilité de quais de gares ferroviaires pour les personnes à mobilité réduite

Les études et travaux objet de la convention signée en 2017 portent, selon les cas, sur :

- la traversée des voies en gare :
  - adaptation du platelage en termes de largeur et adaptation de l'interface platelage / quai en termes de pente ;
  - création ou adaptation des passerelles (revêtement de sol), des souterrains (revêtement de sol, éclairage) et des escaliers fixes existants (peinture des premières et dernières contre-marches en contrasté, double lisses, nez de marches antidérapants, bandes d'éveil à la vigilance podotactiles en haut de chaque volée de marches) ;
  - création ou adaptation des rampes d'accès aux souterrains existants (double lisse, pente, revêtement de sol, affichage des consignes de sécurité en gros caractères, mise à niveau de l'éclairage,..) ;
  - mise en place d'ascendeurs ou d'élévateurs etc.
- les quais :
  - mise en place de bandes d'éveil à la vigilance podotactiles en bordure sur la longueur utile des quais ;
  - reprise de revêtement de sol ;
  - adaptation du niveau d'éclairage et des équipements pour garantir des largeurs de cheminement suffisantes etc.
- l'interface quai/train :
  - dans les gares avec du personnel accueillant des trains non accessibles du fait de lacunes par rapport aux quais, avec des fréquentations non critiques, acquisition d'élévateurs-translateurs ou de rampes ;
  - le cas échéant, rehaussement de quai etc.

Les conventions relatives aux travaux d'opérations de mise en accessibilité en travaux ont porté sur les gares suivantes :

- Montélimar –Auvergne – Rhône – Alpes (1,7 M€)
- Nice-Riquier – Provence – Alpes – Côte d'Azur (1,2 M€)
- Pont-à-Mousson – Alsace – Lorraine – Champagne – Ardennes (1,1 M€)
- Soissons – Hauts-de-France (1,1 M€)
- Hagondange - Alsace – Lorraine – Champagne – Ardennes (1 M€)
- Libourne – Nouvelle Aquitaine (1 M€)
- Amboise – Centre – Val de Loire (1 M€)
- Pont-Sainte-Maxence – Hauts-de-France (1 M€)
- Villiers Cotterets – Hauts-de-France (0,9 M€)
- Montparnasse – Ile-de-France (0,8 M€)
- Thonon-Les-Bains - Auvergne – Rhône – Alpes (0,7M€)
- Crepy-en-Valois – Hauts-de-France (0,7 M€)
- Muret – Occitanie (0,6 M€)
- Chaumont - - Alsace – Lorraine – Champagne – Ardennes (0,6 M€)

Annexe 5.2.4-Autres conventions ferroviaires spécifiques signées au titre de l'exercice 2017

Aucune autre convention ferroviaire spécifique en fonds de concours n'a été signée au titre de l'exercice 2017.

Annexe 5.3 – DOMAINE PORTUAIRE

Annexe 5.3.1 - Montant engagés sur les opérations inscrites au volet portuaire des contrats de plans Etat-Régions (CPER) et CPIER 2015-2020

GPM de Dunkerque :
- Amélioration des dessertes ferroviaires (5 M€)

GPM du Havre :
- Porte-clapet de la forme de radoub V (1 M€)
- Ecluses de Tancarville (1,5 M€)
- Modernisation du réseau ferré portuaire (2,1 M€)

GPM de Rouen :
- Modernisation du réseau routier portuaire : réhabilitation du Barreau des docks (1,6 M€)
- Reconversion de l'ancien site de Pétroplus à Petit-Couronne (Terminal Jupiter) (2,6 M€)

GPM de Nantes-Saint-Nazaire :
- Restructuration du site industriel de Saint-Nazaire (2,9M€)

GPM de La Rochelle :
- Modernisation du réseau ferré portuaire (0,8M€)
- Études développement du terminal chef de baie (0,2M€)
- Études aménagement de la Repentie (0,2M€)

GPM de Bordeaux :
- Augmentation des capacités d'accueil des navires (3,3M€)

GPM de Marseille :
- Aire d'accueil minute pour les PL (0,6 M€)
- Réorganisation des terminaux Corse et Maghreb (7 M€)

GPM de Guadeloupe :
- Grand projet de port (6 M€)

GPM de la Guyane :
- Acquisition de grues sur rail et travaux nécessaires (3,5 M€)

Annexe 5.4 – DOMAINE TRANSPORTS COLLECTIFS EN AGGLOMERATION

Annexe 5.4.1 - Principales opérations envisagées dans le cadre du protocole relatif au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France

Les opérations ayant bénéficié des autorisations d'engagement les plus importantes en 2017 sont :
- le prolongement d'Eole à l'ouest, avec 60,6 M€ d'AE ;
- le prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny-Bois-Perrier, avec 31,3 M€ d'AE ;
- les travaux relatifs à la ligne de tramway T9 Paris-Orly avec 22,5 M€ d'AE
- le débranchement au niveau de Gargan direction Clichy-Montfermeil du tramway T4 avec 11,9 M€ d'AE ;
- les travaux relatifs au T12 Express entre Evry-Courcouronnes et Massy Palaiseau (TTME) avec 10 M€ d'AE.

Annexe 5.4.2 Liste indicative d'opérations relatives aux modes doux inscrites dans les contrats de plan État-région 2015-2020

Des actions consistant en des études ou la réalisation d'infrastructures en faveur des modes doux telles que les véloroutes voies vertes sont mentionnées dans les CPER des régions de Normandie, de Bourgogne-Franche-Comté, de Bretagne, d'Occitanie, des Hauts-de-France ou encore de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Dans le CPER Île-de-France, le financement de ce type d'actions est prévu par l'ADEME et non par l'AFITF.

ANNEXE 5.5 – Compte-rendu de la DGALN de l'utilisation des fonds de concours relativement au volet littoral en 2017

La convention relative au financement d'actions afférentes à la gestion, à l'aménagement et à la protection du littoral relevant du champ de la DGALN a alimenté en 2017 le programme 113 « paysages, eau et biodiversité » **de 4,75 M€ en AE=CP** en fonds de concours. Les crédits de paiement ayant été rattachés au programme 113 fin novembre, cela a conduit à une sous-consommation en 2017 et au report de nombreux mandatements qui auront lieu en 2018.

Cette convention constitue aujourd'hui **la seule source permettant à l'État de co-financer** (avec des taux variant de 30 à 80%) **des opérations de gestion de l'érosion côtière**, phénomène naturel exacerbé par les effets du changement climatique qui impacte plus du quart du littoral français. Le fonds de prévention des risques naturels majeurs (dit Fonds Barnier) n'a pas en effet vocation à traiter des mesures sur l'érosion côtière qu'elles soient prospectives ou préventives, notamment lorsque celles-ci portent sur les milieux dunaires et sableux. De plus, les crédits budgétaires du programme 113 sur la gestion du domaine public maritime naturel sont dédiés à la surveillance et à l'entretien de ce domaine et non aux opérations nécessaires à une traduction opérationnelle et territorialisée des orientations de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte.

La répartition entre BOP des **crédits délégués** s'est effectuée ainsi en 2017 :

Montants en €	**AE**	**CP**
Bretagne	472.250	125.000
Guadeloupe	321.200	193.523
Guyane	731.400	467.600
Hauts de France	211.000	175.489
Martinique	449.897	299.897
Mayotte	392.000	58.000
Normandie	988.894	449.079
Nouvelle Aquitaine	212.367	234.145
Occitanie	351.600	486.080
Pays de la Loire	482.105	104.752
PACA	505.815	218.637
La Réunion	0	19.000
Saint-Pierre et Miquelon	68.700	25.000
BOP central	112.000	56.000
Total	**5.299.228**	**2.912.203**

Un croisement entre les restitutions de consommation « chorus » et les informations remontées par les RBOP sera effectué d'ici la fin du mois d'avril pour affiner les **données d'exécution**.

Au-delà des crédits de paiement mobilisés pour le financement d'opérations antérieures à 2017, la dotation de l'AFITF a contribué à l'engagement de plusieurs dizaines d'opérations visant à favoriser la résilience des territoires littoraux. Ont ainsi été initiées des **opérations de « renaturation »**, comme :

- la gestion du trait de côte sur les plages de la Tresson et des Sables d'Or (72 k€) et la protection du secteur des Sableaux (40 k€) sur l'île de Noimoutier dans les Pays de la Loire ;
- la restitution de l'état naturel de l'île de Sainte-Marguerite avec la suppression d'un point d'érosion en PACA (180 k€) ;
- la restauration des écosystèmes côtiers en Martinique par l'enlèvement d'épaves (150k€) ;
- la gestion intégrée des îlets de la Rnisa contre l'érosion par renforcement de la mangrove en Martinique (20 k€) ;
- l'opération de lutte contre l'érosion sur les sites Cap Lardier/Cap Taillat en PACA (123 k€).

Ont également été menées des **opérations de génie écologique permettant de conforter le rôle des plages dans la prévention des risques littoraux**, à l'instar notamment :

- du lancement d'une démarche stratégique de gestion du sable dans le cadre du PAPI Lorient Agglomération en Bretagne (140 k€) ;
- de la continuation de l'adaptation du système expérimental de drainage de plage eco-plage protégeant le front de mer de Quend et ses dunes bordières dans les Hauts de France (91 k€) ;

- du suivi de l'Ouvrage expérimental Stabiplage® de protection contre la mer sur la plage des Salines, à Rémire Montjoly en Guyane (50 k€) ;
- du financement de méthodes douces de gestion du trait de côte (rechargement en sable sur 10 sites) dans le cadre de l'application de la stratégie départementale de défense contre la mer de la Manche en Normandie (120 k€) ;
- de la mise en place de pieux sur le littoral de Blainville en Normandie (130 k€) ;
- de la pose d'épis permettant le maintien et l'engraissement du cordon dunaire dans la communauté de communes de Lessay en Normandie (135 k€) ;
- du retour d'expériences sur l'efficacité du dispositif Stabiplage® à Sainte-Anne en Guadeloupe (30 k€) ;
- des travaux de sécurisation géotechnique du site des Ruines du Figuier en Martinique (120 k€).

Des **études relatives à la gestion durable du littoral** ont également été financées en 2017 grâce aux fonds de concours de l'AFITF :

- étude préliminaire à la préservation du Cordon dunaire de la route Blanche (Cayeux) dans les Hauts-de-France (10 k€) ;
- étude relative au devenir du « mur de l'Atlantique » dont l'état de dégradation engage la sécurité publique en Bretagne (50 k€) ;
- étude en vue de l'élaboration d'une stratégie de gestion du trait de côte dans le Morbihan (85 k€) ;
- étude de « benchmark international » pour évaluation des protections contre la mer sur plateau des Guyanes (40 k€) ;
- étude spécifique à la commune de la Teste sur les aléas des passes du bassin d'Arcachon en Nouvelle Aquitaine (40 k€) ;
- étude d'accompagnement à l'élaboration de la stratégie locale de gestion de la bande côtière de Biscarrosse (20 k€) en Nouvelle Aquitaine ;
- identification de la quantité et de l'origine des sédiments utilisés pour la gestion souple du trait de cote, notamment les rechargements de plage à l'échelle de la Région Nouvelle Aquitaine (40 k€) ;
- étude relative à une stratégie locale sur la commune de Barneville en Normandie (60 k€) ;
- étude pour la mise en œuvre d'un plan de gestion des sédiments en Occitanie (40 k€).

Des opérations plus particulières sur **les données du trait de côte et les observatoires chargés de les recueillir et de les valoriser** ont aussi été conduites en 2017 :

- étude de faisabilité pour la mise en place d'un observatoire régional du trait de côte en Bretagne (50k€) ;
- accompagnement de la mise en place d'un observatoire du littoral à Mayotte (360.000€) ;
- cadrage pré-opérationnel de la création d'un observatoire régional du trait de côte en PACA (60k€) ;
- appui à la mise en place de l'observatoire régional des risques côtiers en Pays de la Loire (150k€) ;
- mise en œuvre du réseau national des observatoires du trait de côte avec l'appui du BRGM (112k€) ;
- financement de levées topographiques réalisés par l'observatoire des côtes catalanes en Occitanie (50k€) ;
- acquisition de matériel de mesures (houlographes) en Guyane (110k€) ;
- convention avec le BRGM pour le suivi topo et bathymétrique des plages de Guyane dans le cadre de l'Observatoire de la dynamique côtière (300k€) ;
- étude hydrosédimentaire à l'échelle de deux sous-cellules sédimentaire de Geffoses et Blainville en Normandie (160k€) ;
- suivi des travaux de définition du trait de côte par drône en Occitanie (50k€) ;
- définition et caractérisation des cellules sédimentaires le long du littoral guadeloupéen via une convention avec le BRGM (225k€) ;
- évolution hydrosédimentaire de la lagune du Grand-Barachois à Saint-Pierre et Miquelon (43k€).

Les opérations éligibles à l'AFITF dans le cadre de cette convention répondent toutes aux enjeux de la **stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte et de ses programmes d'actions** : leur engagement sera poursuivi dans le cadre non seulement de la nouvelle convention 2018 proposée au vote du CA de l'AFITF mais également des reports de crédits en cours de rattachement.

Péniches sur le canal Ribécourt-Dreslincourt – © Bernard Suard - Terra