



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Agence de Financement des  
Infrastructures de Transport de France**



# Rapport d'activité 2022



En 2022, l'Agence a poursuivi son évolution. Si ma nomination en tant que président est intervenue début janvier 2023 à la suite des auditions par les commissions compétentes du Parlement, je vois dans ce rapport d'activité 2022 un passage de témoin et tiens à saluer le travail remarquable accompli par mes prédécesseurs, Messieurs Christophe BECHU et Jean CASTEX, pour faire de l'AFIT France ce qu'elle est aujourd'hui.

Quelques chiffres qui attestent de la vitalité de cette Agence au service de nos concitoyens :

- Le budget de l'AFIT France a continué sa hausse avec une année 2022 marquée par **3,3 Mds€ en crédits de paiement pour 3,2 Mds€ en recettes** ;
- Sur toutes ces dépenses, près des **deux tiers ont bénéficié aux modes alternatifs à la route en 2022** : un témoignage de l'importance que revêt l'Agence dans la diffusion des pratiques respectueuses de l'environnement ;
- Le taux d'exécution pour l'exercice 2022 a atteint un niveau record de **99,08%**.



Dans la lignée des exercices précédents, celui de 2022 a renforcé le rôle de l'AFIT France comme catalyseur des transitions à l'œuvre dans la société :

1 - L'Agence a servi les **objectifs de décarbonation des mobilités** à travers :

- la trajectoire quinquennale de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui a été pleinement respectée avec une montée en puissance du rôle de financeur de l'Agence tout au long de la période ;
- la fin de l'exécution du volet 'Transports' du plan de relance qui a permis des investissements massifs dans les transports collectifs d'agglomération (TCA) et le fluvial notamment ;
- la poursuite du financement de grands projets structurants comme Est-Ouest liaison express (EOLE), le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ou encore le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (LGVCNM).

2 - Elle a renforcé son **positionnement européen** à la faveur d'un colloque européen en février 2022 mené conjointement avec l'Université Gustave Eiffel (UGE) et qui a contribué à faire de l'Agence une **institution ouverte sur l'Europe** et prête à **contribuer efficacement au débat d'idées**.

C'est fort de ces avancées que je vous invite à prendre connaissance de ce rapport d'activité 2022 qui, je le souhaite, fera naître une volonté d'engager toute votre énergie au service des grands enjeux de mobilités de demain.

**Patrice VERGRIETE**





# Rapport d'activité 2022





**Le rapport d'activité a été approuvé  
lors de la 95<sup>ème</sup> séance  
du Conseil d'administration  
du 10 mai 2023.**



<b>1. LE CADRE INSTITUTIONNEL</b> .....	<b>10</b>	10
1.1. Le cadre d'intervention et l'évolution des missions de l'AFIT France .....		11
1.2. Les évolutions organisationnelles en 2022 .....		11
<b>2. LA GOUVERNANCE DE L'AFIT FRANCE</b> .....	<b>12</b>	12
2.1. La composition du Conseil d'administration .....		12
2.2. L'activité du Conseil d'administration en 2022 .....		14
2.3. Autres activités de l'exécutif de l'Agence .....		15
<b>3. LES MOYENS DE L'AGENCE</b> .....	<b>17</b>	17
3.1. Les ressources .....		17
3.2. Les moyens en personnel et le contrôle interne .....		17
3.3. Les moyens de fonctionnement .....		19
<b>4. LA MISE EN ŒUVRE DU BUDGET 2022</b> .....	<b>19</b>	19
4.1. Le budget initial 2022 .....		19
4.2. L'évolution des prévisions budgétaires en cours d'exercice .....		20
4.3. L'exécution budgétaire (compte financier 2022) .....		21
4.4. L'évolution de la trésorerie en cours d'exercice .....		24
<b>5. LA RÉPARTITION DES FINANCEMENTS 2022</b> .....	<b>25</b>	25
5.1. La répartition par domaine d'intervention .....		25
5.1.1 Les engagements .....		27
5.1.2 Les paiements .....		28
5.2. La ventilation CPER et hors CPER .....		29
5.3. La répartition par destinataire .....		30
<b>6. LE BILAN DES FINANCEMENTS 2006-2022</b> .....	<b>31</b>	31
6.1. Bilan global .....		31
6.2. Le transport ferroviaire .....		34
6.3. Les infrastructures routières .....		37
6.4. Les transports collectifs et mobilités actives .....		38
6.5. Les voies navigables .....		41
6.6. Les ports maritimes .....		43
6.7. Programmes exceptionnels et littoral .....		43
<b>7. LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN « FRANCE RELANCE »</b> .....	<b>45</b>	45



<b>ANNEXES</b> .....	49
Annexe n° 1 : Détail de l'exécution budgétaire en AE et en CP 2022 .....	51
Annexe n° 2 : Compte de résultat Comparaison des années 2017 à 2023 (prévisionnel) .....	52
Annexe n° 3 : Vision pluriannuelle des paiements et des recettes .....	53
Annexe n° 4 : Utilisation des fonds de concours versés par l'AFIT France en 2022 au programme 203 (DGITM) .....	58
Annexe 4.1. Les infrastructures routieres .....	58
Annexe 4.2. Le transport ferroviaire .....	62
Annexe 4.3. Les ports maritimes .....	66
Annexe 4.4. Les transports collectifs en agglomération (et modes alternatifs à l'automobile) .....	68
Annexe n° 5 : Bilan 2022 pour les transports collectifs en site propre hors Île-de-France .....	69
Annexe n° 6 : Fonds mobilités actives – Point d'avancement .....	70
Annexe n° 7 : Utilisation des fonds de concours versés en 2022 par l'AFIT France au programme « littoral » 113 (DGALN) .....	73
Annexe n° 8 : Utilisation des fonds de concours versés par l'AFIT France en 2022 aux programmes exceptionnels d'investissements 162 (DMAT) : PEI Corse et PITE Guyane .....	80
Annexe n° 9 : Liste des délibérations adoptées par le Conseil d'administration au titre de l'exercice 2022 .....	85



# 1. LE CADRE INSTITUTIONNEL

## 1.1. Le cadre d'intervention et l'évolution des missions de l'AFIT France

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) est un **établissement public national** à caractère **administratif**. Elle a pour mission de **financer**, au titre de l'Etat, les **projets d'infrastructures de transport** et de **mobilités**. Ses champs d'intervention vont des LGV au réseau routier, en passant par les transports en commun, les ports, les voies navigables, les mobilités actives et la protection du littoral.

La trajectoire financière de l'AFIT France est définie dans la loi d'orientation des mobilités (LOM). L'Agence est par ailleurs impliquée dans la mise en œuvre du volet transports du plan « France relance ».

A l'origine, elle apportait les financements pour les infrastructures nationales qui avaient été décidés par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, ce comité ayant pour mission de planifier les investissements majeurs en infrastructures de transport à réaliser en France à horizon 2025. Créée par le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004, les statuts de l'AFIT France sont désormais fixés par les articles L1512-19 à L1512-20 et R1512-19 et s. du code des transports.

Ses **compétences** ont connu, depuis, plusieurs **évolutions** et **élargissements** :

- **Extension** du domaine d'intervention des projets faisant l'objet d'une contractualisation entre l'Etat et les régions dans le cadre des contrats de plan Etat-Région (CPER) 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 ou liés à l'aménagement et à la protection du littoral (décret n° 2006-894 du 18 juillet 2006) ;
- **Modalités de financement complétées** en prévoyant l'octroi d'avances remboursables, pouvant être rémunérées, afin de respecter les règles de concurrence du droit de l'Union européenne d'origine communautaire (décret n° 2009-1370 du 10 novembre 2009) ;
- **Redéfinition des objectifs** de réalisation des infrastructures de transport insistant sur la mise en œuvre d'une **politique de report modal** impulsée par le **Grenelle de l'environnement** (loi de programmation du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009).

Ainsi, l'AFIT France, en tant qu'**opérateur important du programme « infrastructures et services de transports »** (P203) de la mission « écologie, développement et

mobilités durables », participe directement aux quatre objectifs de ce programme, à savoir :

- réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés ;
- moderniser efficacement les réseaux de transports ;
- améliorer la qualité des infrastructures de transport ;
- développer la part des modes alternatifs à la route.

Elle intervient également pour le programme « paysage, eau et biodiversité » (P113) de la même mission, ainsi qu'au programme « interventions territoriales de l'État » (P162) de la mission « administration générale et territoriale de l'État » et au programme « sécurité et éducation routières » (P207) de la mission « sécurités ».

- **Nouveaux objectifs** et première **trajectoire financière** indiqués par la **loi d'orientation des mobilités (LOM)**, promulguée le 24 décembre 2019 et qui fixe quatre objectifs prioritaires :

- **Renforcer** les offres de **déplacements du quotidien**, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;
- **Accélérer la transition énergétique** et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la **politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes les moins polluants ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo)**, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, auto-partage...) et en facilitant les déplacements multimodaux ;
- **Contribuer** à l'objectif de **cohésion des territoires** métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- **Améliorer l'efficacité des transports de marchandises** pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, et accélérer le report modal.



La LOM se décline en **5 programmes d'investissement prioritaires** :

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

Ainsi que par une stratégie d'investissements dans les systèmes de transports qui contribue à l'achèvement

du maillage du territoire par des **grands itinéraires** ferroviaires, routiers et fluviaux, nationaux et internationaux.

La LOM indique un **niveau de dépenses** de l'AFIT France de 13,7 Md€ sur 2019-2023 et prévoit 14,3 Md€ sur 2023-2027. Des engagements complémentaires pour le Canal Seine-Nord-Europe et pour le tunnel Lyon Turin se sont ajoutés à la trajectoire initialement prévue dans la LOM.

Enfin, la LOM installe de manière permanente le Conseil d'orientation des infrastructures (**COI**), le président de l'Agence en est membre de droit. Dans le cadre de son travail de prospection, le COI a ainsi produit **deux rapports**, l'un en **mars 2022** et l'autre en **février 2023**.

En application de l'**article 60 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020** de finances rectificative pour 2020, le Gouvernement produit un rapport transmis au Parlement présentant « *l'impact prévisionnel de la crise Covid-19 et de la période de confinement sur les ressources de l'Agence et ses conséquences sur l'exécution de la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'Etat en matière de transports et de mobilités* » définies par la LOM.

- Mise en œuvre du volet transport du plan « **France Relance** » du 3 septembre 2020 dans la limite de ses missions statutaires. L'enveloppe initiale était de 2,6 Md€ en 2021, elle est passée à 3,06 Md€ en 2022.

## 1.2. Les évolutions organisationnelles en 2022

Le premier contrat d'objectifs et de performance (COP), adopté par le Conseil d'administration le 16 décembre 2020 a été signé par les ministres de tutelle. Ce COP couvre la période 2019 à 2023 et a été aligné sur la première période de la trajectoire prévue par la LOM. L'ajustement de la **trajectoire de la loi d'orientation des mobilités** (LOM) devra être présenté mi-2023, l'élaboration du deuxième COP pourra s'en inspirer.

Depuis 2016, l'AFIT France s'appuie sur un système d'information budgétaire-comptable à la suite de 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), afin de sécuriser le dispositif de tableaux de bord qui préexistaient.

Depuis mai 2021, cet outil est accessible à l'ensemble des acteurs de la chaîne budgétaire-comptable, notamment aux services du contrôleur budgétaire et comptable ministériel. Une nouvelle étape de dématérialisation a été franchie : les visas des engagements juridiques et des demandes de paiement du contrôleur budgétaire sont directement effectués et tracés dans l'outil budgétaire-comptable, remplaçant les visas envoyés par mail (les parapheurs papier ayant disparu sous les effets de la crise sanitaire

COVID-19) et le classement papier des actes de gestion. En 2022, cette nouvelle procédure s'est consolidée et sa pertinence a été confirmée.

En 2022, le recours à la facturation électronique s'est encore accru, sans pour autant être achevé via un envoi sur la boîte fonctionnelle 'paiements' et l'utilisation de « Chorus PRO », certains appels de fonds continuent à arriver simplement par voie postale. Pour franchir un pas complémentaire, l'interfaçage entre le système d'information budgétaire-comptable et « Chorus Pro » a été commandé. Son déploiement est prévu début 2023, accompagné d'une action d'information auprès des principaux bénéficiaires afin qu'ils recourent systématiquement au dépôt dématérialisé via « Chorus Pro » comportant le **numéro d'engagement juridique** de l'Agence pour un traitement automatisé.

Depuis novembre 2021, l'Agence a adopté un nouveau logo et des pictogrammes par domaine d'intervention des financements en ajustant l'appellation en fonction des missions réelles. Par ailleurs, une nouvelle abréviation : « AFIT France » s'est substituée au sigle « AFITF ». Dans le même temps, un nouveau site internet « [www.aitf-france.fr](http://www.aitf-france.fr) » a remplacé le site historique « [www.aitf.net](http://www.aitf.net) ». Les rapports d'activités 2021 et 2022 reprennent la nouvelle charte graphique de l'Agence.



## 2. LA GOUVERNANCE DE L'AFIT FRANCE

En vertu de l'article 13 al. 5 de la Constitution, le président de l'AFIT France est nommé par le Président de la République et après avis des commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.

### 2.1. La composition du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration comprend douze membres avec voix délibérative, répartis en deux collèges : six représentants de l'Etat et le deuxième collège des élus composé de deux élus nationaux, trois élus locaux et une personnalité qualifiée dont le mandat court pour une durée de 3 ans.

La composition détaillée du Conseil d'administration, à la date de la dernière séance de l'année 2022 (le 14 décembre), figure ci-dessous :

Tableau 1 : composition détaillée du Conseil d'administration à la date du 14 décembre 2022

FONCTION	NOM	PRÉNOM	QUALITÉ <sup>1</sup>	DATE DE NOMINATION
Président	BÉCHU	Christophe	Personnalité qualifiée, Maire d'Angers	Du 12 mars 2021 au 20 mai 2022 (2 <sup>ème</sup> mandat)
	CASTEX	Jean	Personnalité qualifiée, ancien Premier ministre	Du 17 août 2022 au 10 novembre 2022
Administrateur	COQUIL	Thierry	Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités	2 novembre 2022
			Président de l'AFIT par intérim	25 novembre 2022
Administrateur	VERGRIETE	Patrice	Personnalité qualifiée, Maire de Dunkerque	8 décembre 2022
Administrateur	BOURRON	Stanislas	Directeur général des collectivités locales	1 <sup>er</sup> janvier 2020 au 5 décembre 2022
	RAQUIN	Cécile	Directrice générale des collectivités locales	19 décembre 2022
Administrateur	LESUEUR	Thomas	Commissaire général au développement durable	2 mai 2019
Administrateur	JODER	Mélanie	Directrice du budget	29 août 2021
Administrateur	MOULIN	Emmanuel	Directeur général du trésor	2 novembre 2020
Administrateur	PAPINUTTI	Marc	Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités	13 février 2019 au 7 juillet 2022
			Président de l'AFIT par intérim	9 juin 2022 au 7 juillet 2022



Administrateur	BERNABEI CHINZI	Sandrine	Directrice des infrastructures de transport	8 février 2018
			Présidente par intérim de l'AFIT	Du 15 juillet 2022 au 17 août 2022
Administrateur	TABAROT	Philippe	Sénateur	1er février 2021
Administrateur	ZULESI	Jean-Marc	Député	31 octobre 2019 renouvelé le 8 décembre 2020 jusqu'au 21 juin 2022
	FRIGOUT	Anne-Sophie	Députée	21 octobre 2022 au 2 décembre 2022
Administrateur	KRATTINGER	Yves	Elu local, Président du conseil départemental de la Haute-Saône	16 février 2018, renouvelé par décret le 12 mars 2021
Administrateur	NEUGNOT	Michel	Elu local, Vice-président de la région Bourgogne- Franche-Comté	16 février 2018, renouvelé par décret le 12 mars 2021
Administrateur	BEAUDET	Stéphane	Elu local, Vice-président de la région Ile-de-de-France	16 février 2018, renouvelé par décret le 12 mars 2021

<sup>1</sup> Au regard de l'article R1512-13 du Code des transports

Assistent en outre aux séances :

FONCTION	NOM	PRÉNOM	QUALITÉ <sup>1</sup> - DATE DE NOMINATION
Contrôle financier	PHELEP	Arnaud	Contrôleur budgétaire (voix consultative <sup>2</sup> )
Agence comptable	RODRIGUEZ	Marc	Agent comptable (voix consultative <sup>2</sup> )
Secrétariat général	MOOSBRUGGER	Katrin	Secrétaire générale de l'AFIT France
Secrétariat général	ARNOLD	Pascale	Secrétaire générale adjointe de l'AFIT France

<sup>1</sup> Au regard de l'article R1512-13 du Code des transports

<sup>2</sup> Au regard de l'article R1512614 du code des transports



L'année 2022 a été marquée par plusieurs changements au sein du Conseil d'administration, résultant pour partie de l'échéance des mandats ainsi que des nominations successives de personnalités qualifiées :

- le poste de Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) a vu se succéder plusieurs administrateurs : **M. Marc PAPINUTTI** (jusqu'au 7 juillet 2022), **Mme Sandrine CHINZI** (par intérim jusqu'au 2 novembre 2022), **M. Thierry COQUIL** ;

- **M. Jean-Marc ZULESI** a été remplacé le 21 octobre 2022 par **Mme Anne-Sophie FRIGOUT** qui a été remplacée par Mme Edwige DIAZ début 2023 ;

- le Directeur général des collectivités locales (DGCL), **M. Stanislas BOURRON**, a été remplacé le 19 décembre 2022 par **Mme Cécile RAQUIN**, nommée à sa suite.

En 2022, la présidence du Conseil d'administration de l'Agence a été modifiée comme suit :

- à la suite de sa nomination au Gouvernement en tant que Ministre délégué chargé des Collectivités territoriales, **M. Christophe BÉCHU**, président de l'Agence depuis 2018, a quitté ses fonctions auprès de l'Agence concomitamment en mai 2022. Sur décision du ministre, **M. Marc PAPINUTTI** (directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités) puis **Mme Sandrine CHINZI** (directrice

générale des infrastructures, des transports et des mobilités par intérim) ont assuré l'intérim de la présidence du Conseil d'administration jusqu'à la nomination d'un nouveau président ;

- le 17 août, **M. Jean CASTEX**, ancien Premier ministre, est nommé par le Président de la République conformément à la Constitution nouveau président du Conseil d'administration de l'AFIT France. Nommé membre du Conseil d'administration de la RATP le 10 novembre 2022, il a quitté ses fonctions ce même jour. Sur décision du ministre, **M. Thierry COQUIL**, directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités, a assuré l'intérim.

- **M. Patrice VERGRIETE**, succédant à **M. Jean CASTEX**, a été nommé membre du Conseil d'administration par décret du 8 décembre 2022. Après audition et avis favorable des commissions compétentes du Parlement le 11 janvier 2023, **M. Patrice VERGRIETE** a été nommé par le Président de la République le 24 janvier 2023.

Depuis mi-2020, les dossiers des séances du Conseil d'administration sont dématérialisés et mis à disposition via une plateforme électronique.

## 2.2. L'activité du Conseil d'administration en 2022

Sept séances du Conseil d'administration (CA) se sont tenues en février, avril, juin, août, septembre, octobre et décembre.

Au cours de ces séances, le Conseil d'administration de l'AFIT France a validé les comptes et le rapport d'activité 2021. Pour l'exercice 2022, 4 budgets rectificatifs (contre 7 en 2021), 3 BR techniques en fin d'année ainsi que le budget initial, pour l'exercice 2023, ont été validés.

Les séances du CA du 15 juin et 14 décembre 2022 ont été l'occasion d'une actualisation du plan d'action réalisé à la suite des conclusions de l'audit du Contrôle général des finances.

En outre, 97 conventions et avenants dont 39 dans le cadre du plan « France Relance » ont été approuvés en 2022 au titre des exercices 2022 et 2021 (en 2021 : 71 conventions et 16 avenants).



Par grandes destinations, les conventions et avenants ont concerné :

**Tableau 2 : nombre de conventions et avenants adoptés par domaine d'activité**

DESTINATION	NOMBRE DE CONVENTIONS			NOMBRE D'AVENANTS		
	NOMBRE	HORS RELANCE	RELANCE	TOTAL	HORS RELANCE	RELANCE
Transport ferroviaire	10	2	12	15	0	15
Infrastructures routières	7	1	8	2	0	2
Transports en commun d'agglomération	5	29	34	0	1	1
Mobilités actives	10	1	11	2	1	3
Voies navigables	1	1	2	0	0	0
Ports maritimes	0	0	0	0	0	0
Programmes exceptionnels et littoral	3	1	4	0	0	0
Générale (transports ferroviaires, fluviaux, maritimes et collectifs)	1	1	2	2	1	3
<b>Total : 97 dont</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>73</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>24</b>

Dans le détail, la liste des délibérations lors de chacun des CA est fournie en annexe.

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

L'AFIT France a co-organisé avec l'Université Gustave Eiffel, en partenariat avec le Cerema et le think thank TDIE (Transports Développement Intermodalité Environnement), le colloque européen « Décarbonation des mobilités : L'avenir du financement des infrastructures de transport », labellisé 'Présidence française du Conseil de l'Union européenne' (PFUE), qui s'est tenu à la Maison de la Chimie (Paris) le 22 février 2022 (cf. encadré) et dont les Actes ont été publiés à l'occasion des journées « #ConnectingEurope » à Lyon.

Le président du Conseil d'administration de l'Agence, secondé ou représenté par la Secrétaire générale, a été audité à 5 reprises à l'Assemblée nationale et au Sénat (6 en 2021) :

- deux auditions au Sénat et à l'Assemblée nationale en vue de la nomination de M. Jean CASTEX, ancien Premier ministre, en tant que président du Conseil d'administration (fin juillet) ;
- trois auditions relatives au projet de loi de finances 2023 (1 à l'Assemblée nationale, 2 au Sénat) ;

Des réponses ont été apportées :

- à un audit de la Commission européenne relatif à la mise en œuvre du plan de relance européen (juin) ;
- à une évaluation de la Cour des comptes du programme exceptionnel d'investissement en faveur de la Corse (PEI Corse) 2002-2022 (septembre 2022) ;

Les présidents et/ou présidents par intérim, secondés ou représentés par la secrétaire générale, ont par ailleurs participé :

- à la signature solennelle à Strasbourg de 4 conventions de participation financière de l'Agence à des projets de transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg (septembre 2022) par le président de l'Agence, M. Jean CASTEX, ancien Premier ministre, la préfète de la Région Grand Est, Mme Josiane CHEVALIER, et la présidente de l'Eurométropole, Mme Pia IMBS (septembre 2022) ;
- aux journées « #ConnectingEurope » à Lyon dans le cadre de la Présidence française de l'Union Européenne (juin 2022) ;
- aux travaux du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) (mars 2022 et février 2023) ;
- à une audition relative au « dernier kilomètre des politiques publiques » de la section du rapport du Conseil d'Etat (décembre 2022 et 2023) ;
- à une réunion du réseau des DREAL / chefs de service transport (février 2022) ;
- à une journée d'échange et de visite de la DREAL Nouvelle Aquitaine (avril 2022) ;
- à un comité de suivi du plan vélo et à une réunion des correspondants vélo des DREAL ;
- à plusieurs réunions interservices relatives au Programme d'interventions territoriales de l'Etat (PITE) Guyane et au Programme exceptionnel d'investissement (PEI) Corse ;
- à plusieurs réunions avec les bénéficiaires des financements de l'Agence et notamment la Société du Canal Seine-Nord Europe, SNCF Réseau et VNF.



Par ailleurs, l'Agence a :

- soutenu l'action 'mai à vélo' pour sa deuxième édition ;
- participé à certaines réunions à l'attention des opérateurs,

organisées par la direction des affaires financières du ministère chargé des transports et du ministère chargé des finances.

Colloque européen « Décarbonisation des mobilités : L'avenir du financement des infrastructures de transport » co-organisé avec l'Université Gustave Eiffel



De gauche à droite et de haut en bas : David VALENCE (président du Conseil d'orientation des infrastructures, COI), Christophe BECHU (président de l'AFIT France), Péter BALÁZS (coordinateur du corridor Mer-du-Nord-Méditerranée), Herald RUIJTERS (Directeur Investissement, Transports innovants et durables à la DG Move de la Commission européenne), Hélène JACQUOT-GUIMBAL (co-fondatrice de l'Université Gustave Eiffel) et les étudiants du projet «Green'inder», Dominique RIQUET (député européen), Anne-Marie IDRAC (présidente de France Logistique).

Le 22 février 2022 s'est tenu le colloque européen «Décarbonisation des mobilités : L'avenir du financement des infrastructures de transport » organisé dans le cadre de la présidence française du Conseil de l'Union européenne. Malgré un contexte sanitaire qui restait difficile, ce colloque a réuni – à la Maison de la Chimie ou par visioconférence - une centaine de participants issus de 15 pays de l'Union européenne.

Financer les infrastructures de transport est un vrai enjeu pour construire des mobilités durables, pérennes et solidaires. Ce colloque a permis de croiser les regards de décideurs publics, représentants d'institutions de financement des infrastructures de transport et scientifiques de haut niveau. Ils ont échangé pour faire émerger des solutions innovantes au service de la décarbonation des mobilités.

Sur invitation des présidents **Christophe Bechu** (AFIT France) et **Gilles Roussel** (Université Gustave Eiffel - UGE), le colloque a réuni Péter **Balázs**, Coordinateur du corridor Mer-du-Nord-Méditerranée ; **Dirk Beckers**, Directeur général de l'agence européenne CINEA ; **Torsten Böger**, Directeur de la division Finances et Services Internes chez Autobahn GmbH ; **Philippe Duron**, co-président de TDIE et ancien président de l'AFIT France ; **Anne-Marie Idrac**, présidente de France Logistique ; **Nicolas Hautière**, directeur du département COSYS (UGE) ; **Fabienne Keller**, députée européenne ; **Todd Litman**, fondateur et directeur de la Victoria Transport Policy Institute (Canada) ; **Michel Neugnot**, président de la Commission mobilité

transport de Régions de France ; **Dominique Riquet**, député européen et membre de la Commission des transports et du tourisme ; **Herald Ruijters**, Directeur Investissement - Transport innovant et durable à la DG MOVE de la Commission européenne ; **David Valence**, président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) ; **José Manuel Vassallo**, professeur au Département d'ingénierie des transports, d'urbanisme et d'aménagement du territoire à l'Universidad Politécnica de Madrid ; **David Zambon**, directeur Infrastructures de transport et matériaux (ITM) au CEREMA ; **Thierry Goger**, Secrétaire général du Forum of European national Highway Research Laboratories. Le ministre délégué en charge des transports, **M. Jean-Baptiste Djebbari**, a clôturé le colloque.

Enfin, les lauréats du 1<sup>er</sup> hackathon européen co-organisé par l'Université Gustave Eiffel et l'AFIT France ont eu l'occasion de présenter leurs projets «Green'inder» et «Eco Road» à un public avisé. Une deuxième édition a été lancée à l'automne 2022.

Pour faire profiter un public plus large de la qualité des interventions et des échanges fructueux qui ont marqué cette initiative pionnière, les Actes du colloque ont été publiés à l'occasion des journées #connectingEurope de juin 2022. Ils sont consultables sur le site internet de l'Agence : [ici](#).

L'AFIT France et l'Université Gustave Eiffel remercient le CEREMA et TDIE, partenaires de ce colloque européen.



## 3. LES MOYENS DE L'AGENCE

### 3.1. Les ressources

A l'origine, l'Agence a bénéficié d'une dotation initiale de 4 milliards d'euros prélevée sur le produit de la cession en 2006 des parts de l'État dans les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA).

Entre 2009 et 2014, l'Agence a aussi bénéficié d'une subvention d'équilibre.

De 2015 à 2021, les seules ressources affectées à l'AFIT France en provenance exclusive du secteur routier ont assuré sa viabilité financière. C'est d'ailleurs à partir de l'année 2015 que l'Agence reçoit pour la première fois une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

En 2020 et 2021, une ressource supplémentaire relative au secteur aérien était prévue, mais la crise de la Covid-19 n'a pas permis sa mise en place. Grâce à la reprise du trafic aérien en 2022, 87% de la contribution solidaire sur les billets d'avion ont été perçus à partir de décembre 2022, à savoir 138 millions d'euros.

Les ressources pérennes de l'Agence reposent aujourd'hui sur :

- une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ;
- la partie résiduelle du produit des amendes des radars automatiques du réseau routier national, versée après que les autres bénéficiaires ont reçu leur dû ;

- la taxe complémentaire sur les billets d'avion dont le versement est différé ;
- la redevance domaniale versée par les Sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) ;
- un montant plafonné de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) prélevée par les SCA ;
- la contribution volontaire exceptionnelle des SCA, pour un montant total de 1,2 Md€ courants sur la durée des concessions autoroutières et qui est répartie en fonction du trafic de chaque concession. Ainsi 100 M€ ont été versés à l'Agence en 2015, 2016 et 2018. Les versements à partir de 2019 sont de l'ordre de 60 M€, en s'échelonnant jusqu'en 2030. En 2021 et en 2022 la contribution n'a pas été versée.

Les dépenses et recettes de l'Agence ainsi que les domaines d'intervention sont en continuelle augmentation, traduisant notamment la trajectoire de la LOM, des grands projets structurels (Canal Seine Nord), la mise en œuvre du plan « France Relance » et les appels à projets nationaux en matière de transport en commun et de mobilités actives.

En 2022, les recettes et les dépenses ont dépassé pour la première fois 3,2 Md€.

### 3.2. Les moyens en personnel et le contrôle interne

Pour l'exercice de ses missions, l'AFIT France dispose de moyens propres et s'appuie également sur les ressources du ministère en charge des transports dans le cadre d'une convention de partenariat renouvelée en décembre 2020 et qui comporte trois volets : l'assistance en matière d'expertise, les moyens logistiques et matériels, la mise à disposition de personnels du Secrétariat général par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité. Cette convention a fait l'objet de 3 avenants dont 2 concernent les ressources humaines et 1 les locaux occupés par l'Agence. L'Agence fait également appel à des prestations externes.

Depuis mi-2022, cette convention de partenariat prévoit la mise à disposition de 5 agents au secrétariat général de l'Agence, soit : 1 secrétaire général et son adjoint, 1 contrôleur de gestion interne (création 2022), 1 gestionnaire financier et 1 assistant.

Il s'y ajoute 1 agent comptable en adjonction de service qui cumule cette fonction avec celle de chef du département comptable ministériel et sa suppléance depuis mai 2022.

La création du poste supplémentaire et la suppléance de l'agent comptable font suite aux recommandations des conclusions d'audit du CGEFI.

Au 31 décembre 2022, les effectifs de l'Agence s'élevaient à 4,5 ETP. Les salaires pour les agents mis à disposition sont remboursés au ministère par l'AFIT France. Par ailleurs, en 2022 l'agence a accueilli deux gestionnaires d'appui et deux assistants de remplacement ainsi que 3 stagiaires et un étudiant alternant.



Les autres dépenses de personnels de l'Agence couvrent, dans le cadre des dispositions réglementaires qui leur sont applicables, l'indemnité de fonction du président et les indemnités de service, de caisse et responsabilité de l'agent comptable.

Dans un esprit de synergie, la convention avec le ministère prévoit, par ailleurs, que l'AFIT France peut s'appuyer sur les services de la DGITM, des DREAL et des DDT, notamment pour instruire les appels de fonds reçus et attester les services faits sur lesquels l'Agence en tant qu'ordonnateur certifie du service fait et procède aux paiements.

Au premier semestre 2021, l'Agence a fait l'objet d'un audit comptable et de contrôle interne du Contrôleur général économique et financier, qui a formulé l'opinion globale suivante :

*« L'AFITF a vu son domaine d'intervention s'élargir depuis sa création, et en particulier avec sa participation à la mise en œuvre du plan de relance de septembre 2020.*

*Ces évolutions ainsi que son passage au statut d'organisme non transparent se sont traduits par une forte augmentation des actes de gestion auxquels les agents ont dû faire face à effectif constant.*

*Parallèlement, de nombreux efforts ont été consentis pour améliorer la qualité du dispositif de contrôle interne, avec la formalisation d'une cartographie des processus et des risques, la mise en place de plans d'actions annuels, notamment.*

*Néanmoins, le dispositif apparaît encore trop fragile compte tenu des enjeux financiers de l'organisme.*

*Le principe de continuité d'activité ne peut pas être garanti dans les conditions de fonctionnement actuelles :*

*- L'effectif du service ordonnateur est incomplet et peine à se reconstituer. Il se heurte à la difficulté de recruter des profils adaptés et aux délais de formation des nouveaux arrivants ;*

*- L'agent comptable est seul à assurer toutes les activités de l'Agence comptable, sans disposer de suppléant.*

*Dans ces conditions, malgré la grande qualité du travail fourni tant par l'ordonnateur que par le comptable, les auditrices estiment que le niveau global de maîtrise des risques comptables et financiers par l'organisme est insuffisant. »*

A la suite de cet audit, un plan d'action avec un suivi de la mise en œuvre a été élaboré et approuvé par le Conseil d'administration le 15 décembre 2021. En 2022, deux actualisations du plan d'action (15 juin et 14 décembre 2022) ont été approuvées au Conseil d'administration et transmis à la commission des audits de l'IGF.

En ce qui concerne le **contrôle interne comptable et budgétaire (CICB)**, le premier plan d'action CICB a été adopté lors du Conseil d'administration de l'AFIT France du 6 décembre 2016. Il a été renforcé en 2017 et en 2018, en matière de contrôle de supervision *a posteriori* et actualisé en 2019 et 2020. A la suite des préconisations du rapport d'audit du CeGeFi de septembre 2021, il reste à compléter (particulièrement en matière de facteur de risques internes).

La Cour des comptes, dans le cadre de son rapport du 9 mars 2022, a constaté que pour la mise en œuvre du plan de relance, certains opérateurs (...) ont été autorisés à prélever des frais de gestion pour déployer les mesures, tandis que l'Agence de financement des infrastructures de transport « n'a bénéficié d'aucun crédit supplémentaire ». Elle considère que « ces différences appellent à une politique coordonnée en 2022 en la matière. ».

La **cartographie des processus** a été élaborée en 2020, répondant aussi aux recommandations de la Cour des comptes. La déclinaison en fiches opérationnelles est en cours, les principales procédures sont désormais documentées. Le contrôleur interne devrait les harmoniser et les consolider.

A la suite des recommandations de la Cour des comptes et dans le cadre d'une démarche menée désormais annuellement en lien avec les services du contrôleur budgétaire et comptable ministériel (CBCM) après le travail d'identification des **conventions** pouvant être **clôturées** en 2020 ayant conduit à des dégagements de 142 M€, l'AFIT France a mis en place avec le CBCM et la tutelle une procédure permettant d'effectuer les retraits d'engagement dans l'outil budgétaro-comptable qui seront effectués au fur et à mesure. En 2022, une nouvelle délibération, élaborée en lien avec la DGITM et la SNCF Réseau a été approuvée en septembre, la traduction dans l'outil budgétaro-comptable reste à faire en 2023.



## 3.3. Les moyens de fonctionnement

Les **moyens de fonctionnement** de l'AFIT France sont principalement encadrés par une convention de partenariat avec le ministère en charge des transports, à laquelle s'ajoutent des prestations externes. L'AFIT France paie ses loyers, les autres appuis et prestations du ministère sont actuellement fournis à titre gratuit. Le budget de fonctionnement (personnel compris) représente ainsi 0,02 % du budget global.

Depuis avril 2017, l'AFIT France est installée dans la Grande Arche de La Défense. En 2020, l'Agence a réduit les surfaces occupées, les ramenant de 134 à 105 m<sup>2</sup> et 3 pièces au lieu de 4. Fin 2022, suite au recrutement complémentaire, l'Agence occupe un bureau de plus, augmentant la surface occupée à 140 m<sup>2</sup>.

Outre les moyens logistiques de fonctionnement mis à sa disposition par le ministère gratuitement, l'AFIT France paie directement auprès de ses fournisseurs les services liés à son système d'information budgétaire et comptable, la plateforme électronique du Conseil d'administration, les prestations d'intérim et de service de bureaux, certaines ressources documentaires, les frais de communication dont ceux liés au nouveau site internet, etc...

## 4. LA MISE EN ŒUVRE DU BUDGET 2022

### 4.1. Le budget initial 2022

Au **budget initial** (BI) de l'exercice 2022, les **ressources** s'élevaient à **3 527,840 M€**, dont :

- 1 248 M€ de taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE) ;
- 561 M€ de taxe d'aménagement du territoire due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ;
- 367 M€ de redevance domaniale prévue à l'article R122-27 du code de la voirie routière ;
- 250 M€ de produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatiques de radars ;
- 91 M€ de contribution du secteur aérien ;
- 870 M€ de dotation budgétaire (plan de relance) ;
- 32 M€ de dotation budgétaire ('Marseille en grand') ;
- 60 M€ de Contribution Volontaire Exceptionnelle versée par les sociétés d'autoroute ;
- 48,84 M€ de Recettes diverses et exceptionnelles.

En **dépenses**, le **BI 2022** prévoyait **4 301,905 M€** d'autorisations d'engagement, dont :

- 1 427,85 M€ pour le transport ferroviaire ;
- 1 324,26 M€ pour les infrastructures routières ;
- 1 197,35 M€ pour les transports collectifs et mobilités actives ;
- 210,8 M€ pour les voies navigables ;
- 93,55 M€ pour les ports maritimes ;
- 47,4 M€ pour des programmes exceptionnels et littoral (dont PEI Corse et PITE Guyane) ;
- 0,695 M€ de support.

En **crédits de paiement**, le **BI 2022** prévoyait **3 576,376 M€** dont :

- 1 435,991 M€ pour le transport ferroviaire ;
- 1 111,27 M€ pour les infrastructures routières ;
- 572,98 M€ pour les transports collectifs et mobilités actives ;
- 310,9 M€ pour les voies navigables ;
- 87,38 M€ pour les ports maritimes ;
- 57,16 M€ pour les programmes exceptionnels et littoral (dont PEI Corse et PITE Guyane) ;
- 0,695 M€ de support.



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

Au cours de l'exercice 2022, les prévisions budgétaires de l'AFIT France ont évolué comme indiqué dans le tableau 3 ci-après :

Tableau 3 : Panorama de l'exercice 2022

CAISSE DÉBUT D'EXERCICE							1 67 075 287,22
BUDGETS 2022 SUCCESSIFS (EN €)							
	AE	VARIATION	CP	VARIATION	RECETTES	VARIATION	
Budget initial	4 301 905 000,00 €	- €	3 576 376 040,00 €	- €	3 527 840 000,00 €	- €	
Budget rectificatif n° 1	4 304 105 000,00 €	2 200 000,00 €	3 610 466 040,00 €	34 090 000,00 €	3 527 840 000,00 €	- €	
Budget rectificatif n° 2	4 586 105 000,00 €	282 000 000,00 €	3 660 466 040,00 €	50 000 000,00 €	3 527 840 000,00 €	- €	
Budget rectificatif n° 3	4 586 105 000,00 €	- €	3 660 466 040,00 €	- €	3 527 840 000,00 €	- €	
Budget rectificatif n° 4	3 800 883 000,00 €	-785 222 000,00 €	3 319 361 000,00 €	-341 105 040,00 €	3 163 149 871,00 €	- 364 690 129,00 €	
Budget rectificatif n° 4 bis	3 800 883 000,00 €	- €	3 319 361 000,00 €	- €	3 163 169 871,00 €	20 000,00 €	
Budget rectificatif n° 4 ter	3 800 883 000,00 €	- €	3 319 361 000,00 €	- €	3 163 169 871,00 €	- €	
Budget rectificatif n° 4 quater	3 800 883 000,00 €	- €	3 319 361 000,00 €	- €	3 163 169 871,00 €	- €	
Budget exécuté	3 766 103 565,00 €	-34 779 435,00 €	3 288 888 742,59 €	-30 472 257,41 €	3 238 874 970,29 €	75 705 099,29 €	
	taux d'exécution	99,08%	taux d'exécution	99,08%	taux d'exécution	102,39%	
	Variation BE / BI	-535 801 435,00 €	Variation BE / BI	-287 487 297,41 €	Variation BE / BI	-288 965 029,71 €	
Caisse fin d'exercice						117 061 514,92 €	
					dont relance	15 503 307,15 €	
					dont hors relance	101 558 207,77 €	
					Hors relance dont Marseille en Grand	32 000 000,00 €	
					Hors relance dont ouvrages d'art route	50 000 000,00 €	

Légende : AE = Autorisations d'Engagement ; CP = Crédits de Paiement



Après l'adoption du budget initial (BI) 2022 le 15 décembre 2021, 4 budgets rectificatifs (BR) ont été adoptés et validés par le Conseil d'administration.

Concernant les **AE**, 2 BR ont été marqués par des hausses (BR n°1 et n° 2) et 1, adopté en octobre, a été marqué par une baisse correspondant à l'ajustement de la trajectoire (BR n° 4). Les autres BR ont été réalisés à enveloppe constante en AE. La variation globale a été de **-535,8M€** entre le BI et l'exécution.

Concernant les **CP**, 1 BR a été marqué par des baisses (BR n° 4), le 4<sup>ème</sup> s'est fait à dépense constante. La variation globale a été de **-289,0M€** entre le BI et le budget exécuté. A noter que dès le budget rectificatif 4, une clause de souplesse a été accordée au Secrétariat et aux tutelles pour optimiser la fin de gestion. Cette clause a donné lieu à 3 budgets rectificatifs techniques (4bis, 4ter, 4quater) comme évoqué précédemment, qui ont modifié des lignes budgétaires en CP à enveloppe globalement constante.

Au niveau des **ressources**, les prévisions tout au long de l'année ont suivi les estimations d'un retour de l'activité dans l'ensemble des secteurs post-crise Covid-19. La reprise du trafic automobile a ainsi impacté la taxe d'aménagement du territoire (TAT) dont le plafond versé à l'Agence a été atteint dès le mois d'octobre (561 M€). En outre, la reprise du trafic aérien a permis, pour la première fois, le versement de la contribution solidaire sur les billets d'avion d'un montant de 138 M€, soit 66 M€ de plus que ce que prévoyait le BI.

Par ailleurs, la non-perception de la CVE due par les SCA a marqué une fois de plus cet exercice. La perte pour les exercices 2021 et 2022 s'élève ainsi à 121,7 M€ hors intérêts de retard.

En toute fin d'année, des dotations budgétaires pour des dépenses en 2023 ont été perçues pour un montant de 82 M€ dont 50 M€ pour les ouvrages d'art du réseau routier national et 32 M€ pour « Marseille en grand ».

En termes d'exécution, l'**ensemble des appels de fonds complets** a pu être honoré.

Le niveau final des **dépenses** a été finalement de l'ordre de **-287M€** par rapport à la prévision initiale.

Enfin, les **nouveaux engagements** contractés en 2022 se sont élevés à **3 766M€** (pour 4 426 M€ en 2021 et 2 594 M€ en 2020) tandis que les **paiements réalisés** en 2022 se sont élevés à **3 288 M€** (pour 3 139 M€ en 2021 et 2 824 M€ en 2020).

En fin d'exercice, le taux d'exécution entre BR4/BE s'est élevé pour la première fois à **99,08%** (AE et CP).

## 4.3. L'exécution budgétaire (compte financier 2022)

Le tableau 5 met en perspective les recettes effectivement perçues en 2022 avec l'évolution des prévisions en cours d'année (BI et BR4), ainsi qu'à titre de comparaison avec l'exécution effective de 2017 à 2022 d'une part et les prévisions 2023 d'autre part. **Le total des recettes encaissées par l'AFIT France en 2022 s'est élevé à 3 238 M€,** par rapport aux 3 163 M€ budgétés au BR n° 4 (75,7 M€ encaissés en plus par rapport à la prévision ou **6,3 M€ en moins** en neutralisant les 82 M€ perçues en fin d'année pour des dépenses en 2023 relatives à 'Marseille en Grand' et 'Ouvrages d'art').

En ce qui concerne les recettes :

• **Les recettes perçues ont dépassé les recettes prévisionnelles du BR4 :**

- La redevance domaniale : 369,6 M€ (+ 34 M€ comparativement à 2021) ;
- La TICPE : 1 247 M€ (-37,5 M€ comparativement à 2021) ;
- La TAT : 561 M€ (-117 M€ comparativement à 2021) ;
- Le plan de relance (dotation budgétaire exceptionnelle) : 660 M€ (+60,8 M€ comparativement à 2021) ;



- 87% de la contribution solidaire sur les billets d'avion ont été perçus (138 M€). Le versement au titre du mois de décembre 2022 intervient en janvier 2023.

A noter également que 2022 est la première année de versement de la contribution, grâce à la reprise du trafic aérien. Les recettes ont également été ajustées à la hausse depuis le BI (+66 M€) ;

- Fin décembre 2022, 178 M€ du produit des amendes radars automatiques ont été perçus. A noter que la perception du produit des amendes radars automatiques est inférieure à la prévision en BR4 (250 M€) mais supérieure à celle du BI (135M€) ;

- La dotation exceptionnelle prévue au titre du plan 'Marseille en Grand' (32 M€) ainsi que celle spécifique pour les ouvrages d'art (50 M€) sont arrivées avant la fin de l'année 2022 en anticipation du fonds de concours 'routes' du P203 au titre de l'année 2023<sup>1</sup>.

- En ce qui concerne les produits exceptionnels, 2,3 M€ (pour 1,04 M€ prévus) ont été encaissés correspondant au premier remboursement des participations de 4 collectivités territoriales partie prenantes à l'opération 'A69 Toulouse-Castres' et à des versements de trop-perçus de la part de la SNCF Réseau.

- Enfin, il convient de rappeler que les SCA ne se sont pas acquittées pour la deuxième année de suite de la CVE.

Tableau 4 : Exécution budgétaire 2022

 <b>RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>		 <b>AFIT France</b> Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France	
TOTAL BUDGET EXECUTE 2022	AE	3 766 M€	
	CP	3 288 M€	

TOTAL 2022	
	
AE	CP
1 251 M€	1 250 M€
33,2%	38,0%

TOTAL 2022	
	
AE	CP
1 317 M€	1 059 M€
35,0%	32,2%

TOTAL 2022	
	
AE	CP
840 M€	536 M€
22,3%	16,3%

TOTAL 2022	
	
AE	CP
305 M€	388 M€
8,1%	11,8%

TOTAL 2022	
	
AE	CP
53 M€	55 M€
1,4%	1,7%

<sup>1</sup> DGTIM



Tableau 5 : Recettes 2016 – 2023 (en M€)

Recettes (en M€)	Compte financier 2016		Compte financier 2017		Compte Financier 2018		Compte Financier 2019		Compte Financier 2020		Compte financier 2021		BI 2022		BR4 2022		Compte financier 2022		BI 2023 (prévisionnel)			
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	%	
Redevance domaniale		331	351	347	357	365	357	365	357	365	336	336	367	367	369	370	370	370	11	11	370	370
Taxe d'aménagement du territoire		512	516	472	523	458	523	458	523	458	561	561	561	561	561	561	561	561	17	17	561	561
Produit des amendes radars automatiques		333	409	248	228	167	248	228	167	271	271	271	250	250	135	178	178	178	6	6	178	250
Contribution du secteur aérien		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	91	91	157	138	138	138	4	4	138	163
TICPE		763	1 124	1 028	1 206	1 587	1 206	1 587	1 206	1 285	1 285	1 247	1 248	1 248	1 247	1 248	1 248	1 248	39	39	1 248	1 908
Contribution volontaire exceptionnelle		100	-	100	60	58	60	58	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Produits exceptionnels		-	-	35	84	3	84	3	84	0	0	0	48	48	1	2	2	2	0	0	2	2
Versements P362 & 364 (relance)		-	-	-	-	-	-	-	-	599	599	870	870	870	660	660	660	660	20	20	660	498
Dotation budgétaire		0	0	0	0	250	0	250	0	100	100	32	32	32	32	82	82	82	3	3	82	-
<b>Total</b>		<b>2039</b>	<b>2 400</b>	<b>2 230</b>	<b>2 458</b>	<b>2 888</b>	<b>2 458</b>	<b>2 888</b>	<b>2 458</b>	<b>3 152</b>	<b>3 152</b>	<b>3 527</b>	<b>3 527</b>	<b>3 527</b>	<b>3 163</b>	<b>3 239</b>	<b>3 239</b>	<b>3 239</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>3 239</b>	<b>3 753</b>

Tableau 6 : Dépenses 2016 – 2023 (en M€)

Dépenses d'intervention (en M€)	Compte financier 2016		Compte financier 2017		Compte financier 2018		Compte financier 2019		Compte financier 2020		Compte financier 2021		BI 2022		Compte financier 2022		BI 2023 (prévisionnel)		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
<b>Infrastructures routières</b>	1083	779	728	811	774	942	836	946	1208	1080	1212	990	1324	1111	1317	1059	1084	1275	1275
<b>Transport ferroviaire</b>	1001	820	826	965	1291	902	1066	1081	550	1275	1630	1305	1428	1436	1251	1250	1766	1499	1499
<b>Voies navigables</b>	76	83	71	79	81	87	1179	103	137	128	197	265	211	311	211	309	232	185	185
<b>Ports maritimes</b>	48	55	47	50	37	49	42	39	68	50	132	64	94	87	94	79	46	81	81
<b>Transports en commun et mobilités actives</b>	243	213	271	182	274	246	361	280	596	276	1083	391	1197	573	840	536	1044	663	663
<b>Divers</b>	25	69	0	68	20	346	23	16	35	14	172	36	47	57	53	55	34	74	74
<b>Total des dépenses d'intervention</b>	<b>2476</b>	<b>2019</b>	<b>1 943</b>	<b>2 155</b>	<b>2 477</b>	<b>2 572</b>	<b>3 507</b>	<b>2 465</b>	<b>2 594</b>	<b>2 823</b>	<b>4 426</b>	<b>3 052</b>	<b>4 302</b>	<b>3 576</b>	<b>3 766</b>	<b>3 289</b>	<b>4 206</b>	<b>3 777</b>	<b>3 777</b>



## 4.4. L'évolution de la trésorerie en cours d'exercice

La gestion de la trésorerie de l'Agence, au cours de chaque exercice, nécessite une anticipation des dates auxquelles seront reçus les appels de fonds afin de permettre un pilotage précis visant à disposer d'un montant suffisant de crédits pour les honorer en tout temps.

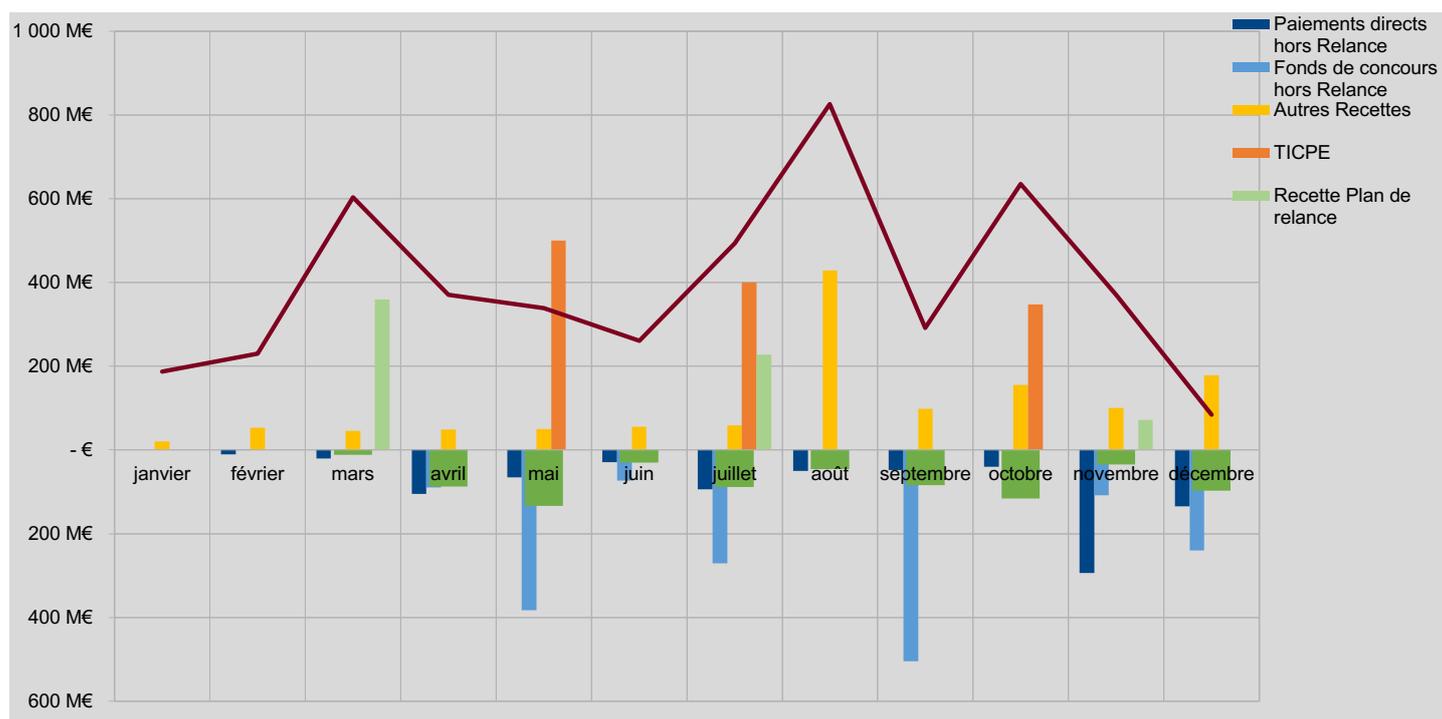
C'est donc une gestion fine et optimisée qu'il convient de mettre en œuvre : certaines recettes, comme la redevance domaniale, tombant à date fixe tandis que d'autres étant perçues en fin d'exercice, comme les amendes-radars. Une gestion appropriée des versements de la TICPE est fondamentale puisque de nature à garantir l'équilibre financier de l'Agence.

A l'instar de l'exercice 2021, il convient de noter que l'ensemble des appels de fonds reçus et complets ont pu être honorés sans générer d'intérêts de retard.

La **trésorerie** en fin d'exercice **2022** s'est élevée à **35 061 514,92 €** dont 15 503 307,15 € au titre du plan de relance hors dotations budgétaires perçues fin 2022 pour des dépenses effectuées en 2023 ('Marseille en Grand' : 32M€) et votées en toute fin d'année 'Ouvrage d'art RRN' (50M€), ce qui représente un total de 117 061 514,92 €. En 2021, la trésorerie s'élevait à 167,23 M€.

L'évolution de la **trésorerie**, des **recettes** et des **paiements**, durant l'année 2022 (en M€) est illustrée par le graphique suivant :

Graphique 1 : Suivi de la situation mensuelle de la trésorerie (encaissements – décaissements)



## 5. LA RÉPARTITION DES FINANCEMENTS 2022

Les engagements et paiements réalisés par l'AFIT France en 2022 sont détaillés en annexe.  
Une présentation agrégée (dont le plan de relance) par grandes destinations et par bénéficiaires est proposée ci-après.

### 5.1. La répartition par domaine d'intervention

Graphique n° 2 : répartition des financements réalisés en 2022

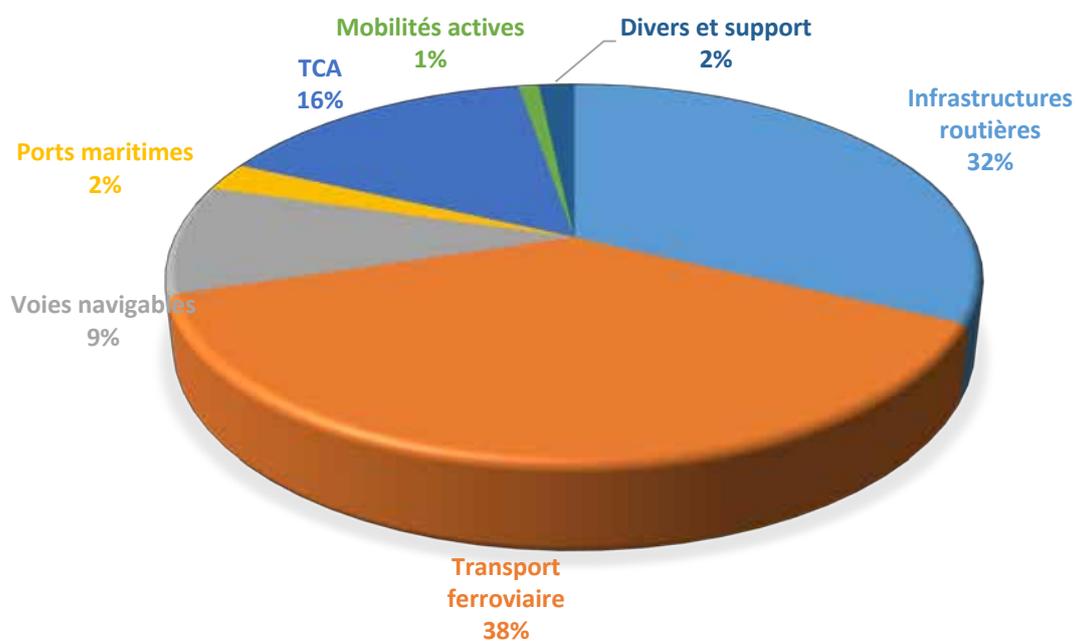


Tableau 7 : Détail de l'exécution budgétaire en AE et en CP 2022

DESTINATION	DEPENSES (€)	
	AE	CP
 <b>Transport ferroviaire</b>	<b>1 251 174 320,00</b>	<b>1 249 545 940,81</b>
CPER ferroviaires et assimilés	290 500 000,00	256 810 000,12
Interventions sur le réseau existant	149 412 610,00	182 068 732,78
Opérations orientées fret	203 703 221,00	128 540 492,42
LGV et opérations CIADT	95 880 949,00	242 517 557,35
Matériel roulant TET	67 396 500,00	270 409 158,14
Traversées alpines (Tunnel Lyon-Turin)	444 281 040,00	169 200 000,00
<i>dont plan de relance</i>	<i>276 880 500,00</i>	<i>258 133 025,80</i>
 <b>Infrastructures routières</b>	<b>1 316 907 504,00</b>	<b>1 058 984 785,28</b>
CPER routiers et assimilés et contrats de convergence	529 360 000,00	274 002 713,12
Opérations particulières	222 547 504,00	187 482 072,17
Interventions sur le réseau existant	565 000 000,00	597 499 999,99
<i>dont plan de relance</i>	<i>70 840 000,00</i>	<i>110 244 800,00</i>
 <b>Transports collectifs et mobilités actives</b>	<b>839 581 801,00</b>	<b>535 671 879,31</b>
CPER Transports collectifs et assimilés	579 000 000,00	439 090 000,00
TCA appels à projets et HCPER	102 505 000,00	65 003 302,83
Mobilités actives	158 076 801,00	31 578 576,48
<i>dont plan de relance</i>	<i>390 420 000,00</i>	<i>121 512 168,85</i>
 <b>Voies navigables</b>	<b>210 800 000,00</b>	<b>309 350 000,00</b>
Canal Seine-Nord-Europe	0,00	91 000 000,00
Opérations HCPER	210 800 000,00	218 350 000,00
<i>dont plan de relance</i>	<i>95 000 000,00</i>	<i>189 000 000,00</i>
 <b>Ports maritimes</b>	<b>93 550 000,00</b>	<b>79 446 132,00</b>
CPER portuaire et contrats de convergence	90 500 000,00	72 376 132,00
Opérations HCPER	3 050 000,00	7 070 000,00
<i>dont plan de relance</i>	<i>60 500 000,00</i>	<i>38 050 000,00</i>
 <b>Programmes exceptionnels et littoral</b>	<b>53 294 940,00</b>	<b>55 095 005,19</b>
Littoral	5 000 000,00	5 000 000,00
Programmes exceptionnels	48 294 940,00	50 095 005,19
<i>dont plan de relance</i>	<i>4 160 000,00</i>	<i>13 080 000,00</i>
<b>Support</b>	<b>795 000,00</b>	<b>795 000,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3 766 103 565,00</b>	<b>3 288 888 742,59</b>
<i>dont Plan de relance</i>	<i>897 800 500,00</i>	<i>730 019 994,65</i>
<b>RESSOURCES</b>		
TICPE		1 247 500 000,00 €
Taxe d'aménagement du territoire		561 000 000,00 €
Redevances domaniales		369 629 871,64 €
Plan autoroutier / CVE		0,00 €
Produit des amendes radars automatiques		178 141 541,31 €
Contribution du secteur aérien		138 240 827,83 €
Dotations budgétaires (Marseille en grand et ouvrages d'art route)		82 000 000,00 €
Dotation budgétaire plan de relance		660 000 000,00 €
Recettes diverses et exceptionnelles		2 362 729,51 €
<b>TOTAL</b>		<b>3 238 874 970,29 €</b>

état: 1er janvier 2023

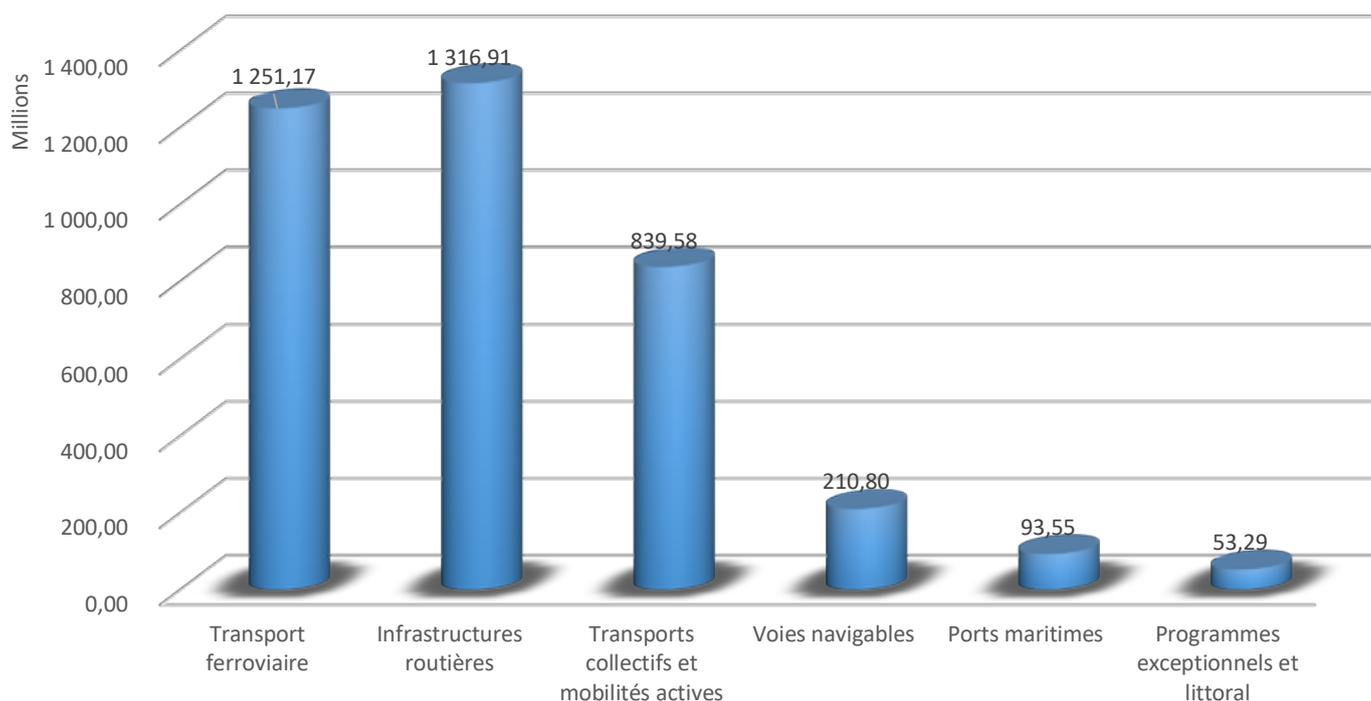
site internet: www.afit-france.fr



## 5.1.1. Les engagements

La répartition des engagements d'intervention réalisés par l'AFIT France en 2021 (en M€) a été la suivante :

Graphique n° 3 : répartition des engagements réalisés en 2022



Les engagements contractés en 2022 se sont élevés à **3 766,1 M€** (dont 898 M€ au titre du plan de relance).

Les engagements les plus élevés ont concerné les infrastructures routières avec 1 317 M€ (35%).

Le transport ferroviaire arrive en 2ème position avec 1 251 M€ (33,2%), suivi par les transports collectifs et les mobilités actives avec 840 M€ (22,3%). Ces derniers avaient fait l'objet d'une prévision dans le BI à hauteur de 1,2 Md€ d'AE mais ils accusent à l'issue de l'exercice une sous-consommation liée en grande partie aux difficultés rencontrées par les collectivités territoriales.

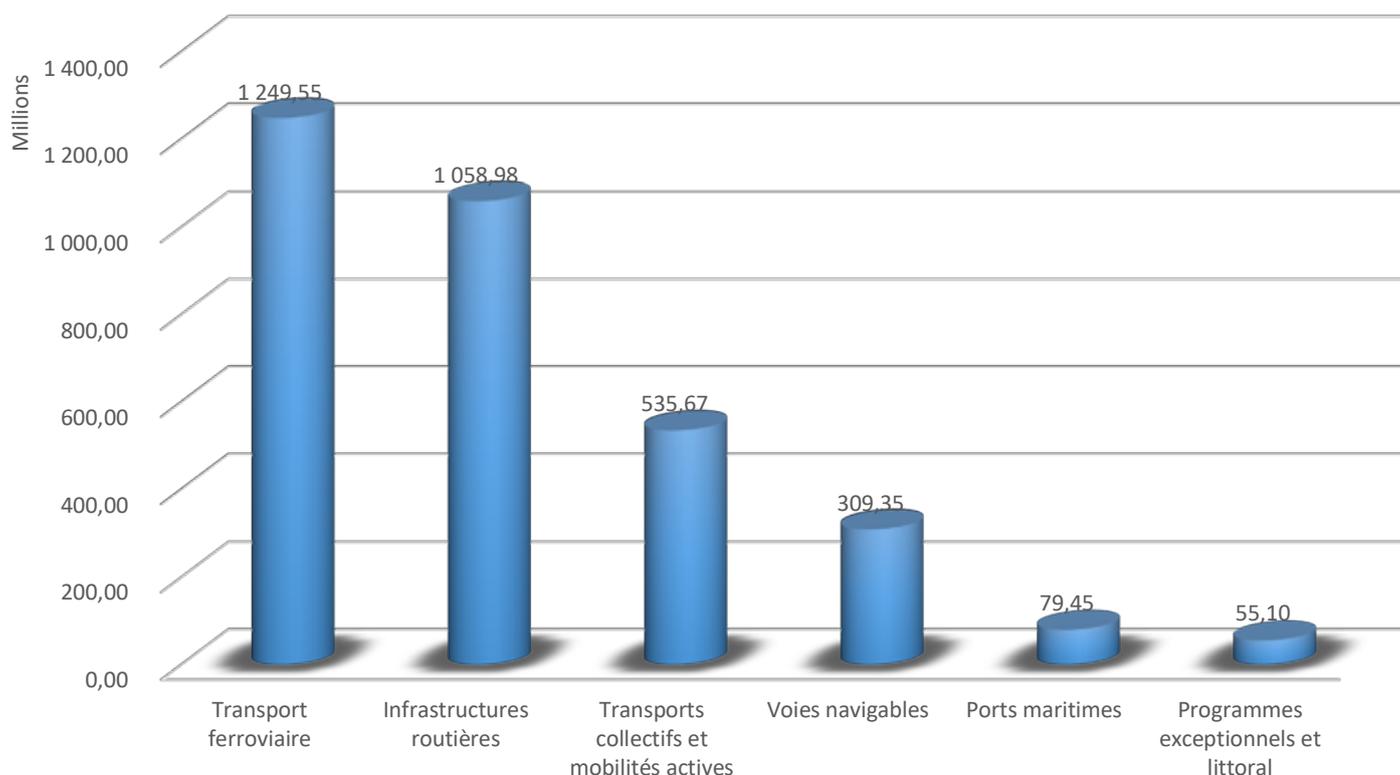
Viennent ensuite les voies navigables avec 211 M€ (5,6%), les ports maritimes avec 93,5 M€ (2,5%) et les programmes exceptionnels (PITE Guyane et PEI Corse) et littoral avec 53,3 M€ (1,4%). A noter que 2022 constituait la dernière année des engagements en faveur du PEI Corse.



## 5.1.2. Les paiements

La répartition des paiements d'intervention réalisés par l'AFIT France en 2022 (en M€) a été la suivante :

Graphique n° 4 : répartition des paiements réalisés en 2022



Les paiements réalisés en 2022 se sont élevés à **3 288,9 M€**, soit une hausse de 237,8 M€ (+8%) par rapport aux 3 051 M€ en 2021.

Le premier poste de dépenses a été le transport ferroviaire avec 1 250 M€ (38%), suivi par les infrastructures routières dont les paiements s'élèvent à 1 059 M€ (32,2%).

Viennent ensuite les transports collectifs et les mobilités actives avec 536 M€ (16,3%), les voies navigables avec 309 M€ (9,4%), les ports maritimes avec 79,5 M€ (2,4%) et les programmes exceptionnels et littoral avec 55 M€ (1,7%).

Ainsi, **près des deux tiers des dépenses ont bénéficié aux modes alternatifs à la route** : 61,1% des AE (fer, 33,2% ; TCA et mobilités actives, 22,3% ; transport fluvial, 5,6%) et 63,7% des CP (fer, 38,0% ; TCA et mobilités actives : 16,3% ; transport fluvial, 9,4%).



## 5.2. La ventilation CPER et hors CPER

Le tableau suivant présente la répartition des engagements et des paiements entre CPER et assimilés et hors CPER en 2022 (avec un rappel de l'année 2021) et sur la période globale 2005-2022 :

Tableau 8 : ventilation CPER et hors CPER

	2021			2022			2005-2022					
	AE	%	CP	AE	%	CP	AE	%	CP			
<b>Routes</b>												
CPER et assimilés	402 700 000 €	33,2	359 370 000,02 €	36,3	525 360 000 €	39,9	271 702 713 €	25,7	8 694 115 000 €	47,8	7 331 031 130,14 €	47,6
Hors CPER	810 200 000 €	66,8	630 640 320 €	63,7	791 547 504 €	60,1	787 282 072 €	74,3	9 495 363 852 €	52,2	8 066 089 772 €	52,4
Total	1 212 900 000 €	100,0	990 010 320 €	100,0	1 316 907 504 €	100,0	1 058 984 785 €	100,0	18 189 478 852 €	100,0	15 397 120 902 €	100,0
<b>Ferroviaire</b>												
CPER et assimilés	288 200 000 €	18,0	256 930 000 €	18,9	290 500 000 €	23,2	256 810 000 €	20,6	3 759 520 000 €	16,1	3 162 248 951 €	20,0
Hors CPER	1 341 843 238 €	82,0	1 103 054 700 €	81,1	960 674 320 €	76,8	992 735 941 €	79,4	19 558 101 580 €	83,9	12 685 066 723 €	80,0
Total	1 630 043 238 €	100,0	1 359 984 700 €	100,0	1 251 174 320 €	100,0	1 249 545 941 €	100,0	23 317 621 580 €	100,0	15 847 315 674 €	100,0
<b>Fluvial</b>												
CPER et assimilés	0 €	-	0 €	-	0 €	0,0	0 €	0,0	64 800 000 €	2,7	64 800 000 €	4,4
Hors CPER	196 800 000 €	100,0	263 679 945 €	100,0	210 800 000 €	100,0	309 350 000 €	100,0	2 357 365 309 €	97,3	1 420 621 755 €	95,6
Total	196 800 000 €	100,0	263 679 945 €	100,0	210 800 000 €	100,0	309 350 000 €	100,0	2 422 165 309 €	100,0	1 485 421 755 €	100,0
<b>Maritime</b>												
CPER et assimilés	119 500 000 €	90,0	53 983 776 €	84,1	88 240 000 €	94,3	70 116 132 €	88,3	769 140 000 €	68,7	543 548 883 €	61,5
Hors CPER	12 800 000 €	10,0	10 210 000 €	15,9	5 310 000 €	5,7	9 330 000 €	11,7	351 180 630 €	31,3	339 859 799 €	38,5
Total	132 300 000 €	100,0	64 193 776 €	100,0	93 550 000 €	100,0	79 446 132 €	100,0	1 120 320 630 €	100,0	883 408 682 €	100,0
<b>Transports collectifs en agglomération</b>												
CPER et assimilés	695 100 000 €	64,0	333 264 793,35 €	85,2	579 000 000 €	69,0	439 090 000 €	82,0	4 394 946 000 €	60,0	2 703 221 379,35 €	58,3
Hors CPER	387 950 321 €	36,0	58 028 707,18 €	14,8	260 581 801 €	31,0	96 581 879 €	18,0	2 934 366 320 €	40,0	1 933 206 283,49 €	41,7
Total	1 083 050 321 €	100,0	391 293 501 €	100,0	839 581 801 €	100,0	535 671 879 €	100,0	7 329 312 320 €	100,0	4 636 427 663 €	100,0
<b>Divers</b>												
CPER et assimilés	0 €	-	0 €	-	0 €	0,0	0 €	0,0	485 638 492 €	28,2	349 771 566 €	24,5
Hors CPER	171 890 000 €	100,0	36 478 500 €	100,0	53 294 940 €	100,0	55 095 005 €	100,0	1 234 820 001 €	71,8	1 076 669 139 €	75,5
Total	171 890 000 €	100,0	36 478 500 €	100,0	53 294 940 €	100,0	55 095 005 €	100,0	1 720 458 493 €	100,0	1 426 440 705 €	100,0
<b>Total CPER :</b>	1 505 500 000 €	34,0	1 003 548 569,37 €	32,9	1 483 100 000 €	39,4	1 037 718 845 €	31,6	18 168 159 492 €	33,6	14 154 621 910 €	35,7
<b>Total Hors CPER :</b>	2 921 483 559 €	66,0	2 047 861 886,64 €	67,1	2 282 208 565 €	60,6	2 250 374 897 €	68,4	35 931 197 692 €	66,4	25 521 513 472 €	64,3
<b>TOTAL :</b>	4 426 983 559 €	100,0	3 051 410 456,01 €	100,0	3 765 308 565 €	100,0	3 288 093 743 €	100,0	54 099 357 184 €	100,0	39 676 135 381 €	100,0



## 5.3. La répartition par destinataires

Les fonds de concours en 2022 ont concerné les programmes suivants :

Tableau 9 : Répartition des FDC par programmes

Programme	AE 2022 (€)	CP 2022 (€)
<b>P203 « Infrastructures et services de transports »</b>	2 669 058 695,00	2 146 103 376,91
<b>P113 « Paysage, eau et biodiversité »</b>	5 000 000,00	5 000 000,00
<b>P162 « Interventions territoriales de l'Etat »</b>	47 294 940,00	36 015 005,19
<b>Total</b>	<b>2 721 353 635,00</b>	<b>2 187 118 381,10</b>

Les paiements directs en 2022 ont concerné les bénéficiaires suivants :

Tableau 10 : Répartition des paiements par bénéficiaires

Projets subventionnés (en €)	Bénéficiaires	AE 2022 (en €)	CP 2022 (en €)
Train d'équilibre du territoire	Région Hauts-de-France	0,00	66 300 000,00
	Région Centre - Val de Loire	0,00	117 500 000,00
	SNCF Mobilités	0,00	26 688 388,34
	SNCF Réseau	2 000 000,00	0,00
	SNCF Voyageurs	55 716 000,00	46 787 744,00
Tunnel Lyon-Turin	TELT	444 281 040,00	169 200 000,00
Routes/Opérations particulières	ATOSCA	17 097 504,00	1 800 154,17
	SANEF	36 000 000,00	0,00
	Département du Tarn	14 550 000,00	0,00
Nouvelle route du littoral	Région Réunion	0,00	32 118 916,00
Régénération et modernisation du réseau fluvial	VNF	176 000 000,00	176 000 000,00
Opérations fluviales	VNF	0,00	2 000 000,00
Canal Seine Nord Europe	SCSNE	0,00	91 000 000,00
Appels à projets TCSP	Diverses collectivités	88 155 000,00	57 399 155,27
Appels à projets Mobilités actives Continuité cyclables	Diverses collectivités	16 892 221,00	6 833 549,48
LGV et opérations CIADT	SCNF Réseau	78 730 949,00	213 568 176,58
Interventions sur le réseau existant	SNCF Réseau	49 412 610,00	101 068 732,60
Opérations orientées fret	SNCF Réseau	14 273 221,00	19 759 693,52
<b>Total</b>		<b>993 107 845,00</b>	<b>1 128 026 513,47</b>

En 2022, la part des paiements directs à des tiers bénéficiaires est en baisse. Elle s'élève à 26,4% des engagements (2021 : 36,5%) et à 34,3% des paiements (2021 : 36,5%). Les fonds de concours versés à l'Etat restent prédominants dans les paiements réalisés par l'AFIT France : ils représentent 73,6% des engagements (2022 : 72,3%) et 65,7% des paiements (2022 : 63,9%).

Cela s'explique notamment par l'ouverture d'engagements complémentaires pour le tunnel transalpin (tiers bénéficiaires) et, côté fonds de concours, par la mise en œuvre du plan « France Relance » et le volume important des crédits alloués aux CPER, à la régénération, à la mise en sécurité et à la modernisation du réseau routier national.



## 6.1. Bilan global

On trouvera dans le tableau 11 le **bilan global** et par mode des engagements, des paiements et restes à payer (RAP) sur la période 2006 - 2022.

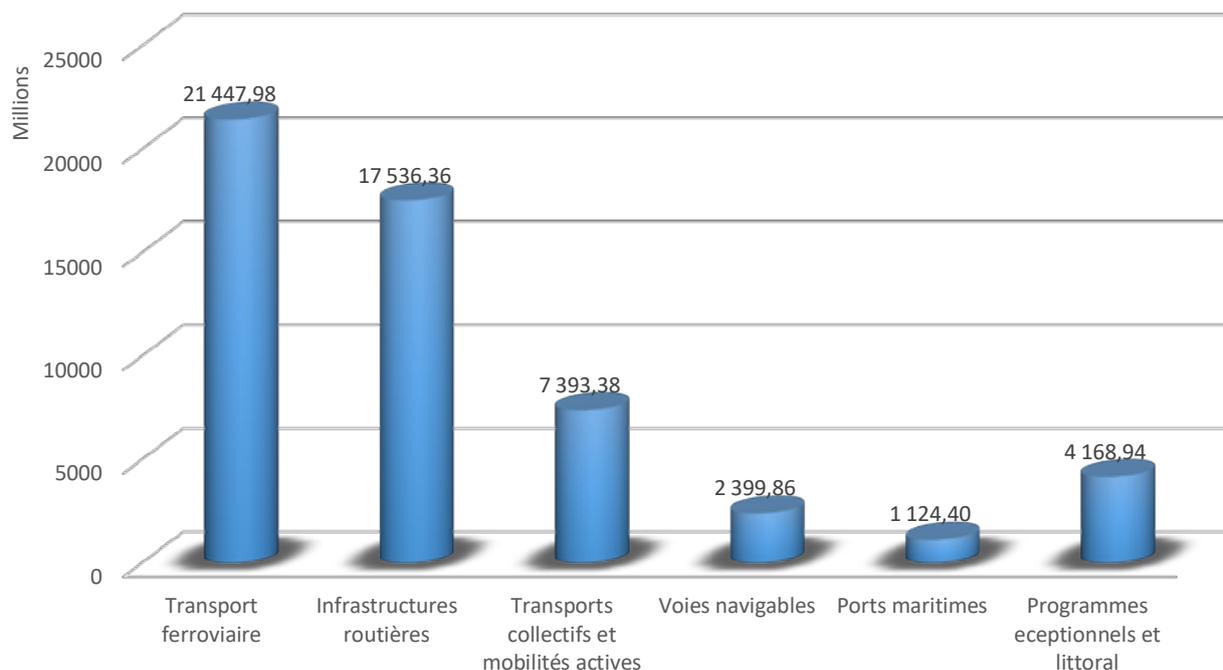
Tableau 11 : bilan 2006 - 2022 des engagements et paiements (en €)

OPERATIONS BUDGETAIRES	Montants engagés (déagements inclus)	Répartition des engagement	Totaux payés	Repartition des paiements
Infrastructures routières	17 536 362 190,00	32,43%	14 944 301 840,72	36,33%
Transport ferroviaire	21 447 975 966,00	39,67%	15 331 277 950,15	37,27%
Voies navigables	2 399 860 001,00	4,44%	1 468 725 154,56	3,57%
Ports maritimes	1 124 400 630,00	2,08%	883 408 681,67	2,15%
Transports collectifs et mobilités actives	7 393 377 891,00	13,67%	4 631 518 730,65	11,26%
Programmes exceptionnels et littoral	4 168 937 433,00	7,71%	3 874 919 646,00	9,42%
<b>Total général</b>	<b>54 070 914 111,00</b>	<b>100%</b>	<b>41 134 152 003,75</b>	<b>100%</b>



Depuis 2006, les **engagements** cumulés de l'Agence sont de **54 070 914 111,00 M€** (net des dégagements réalisés) :

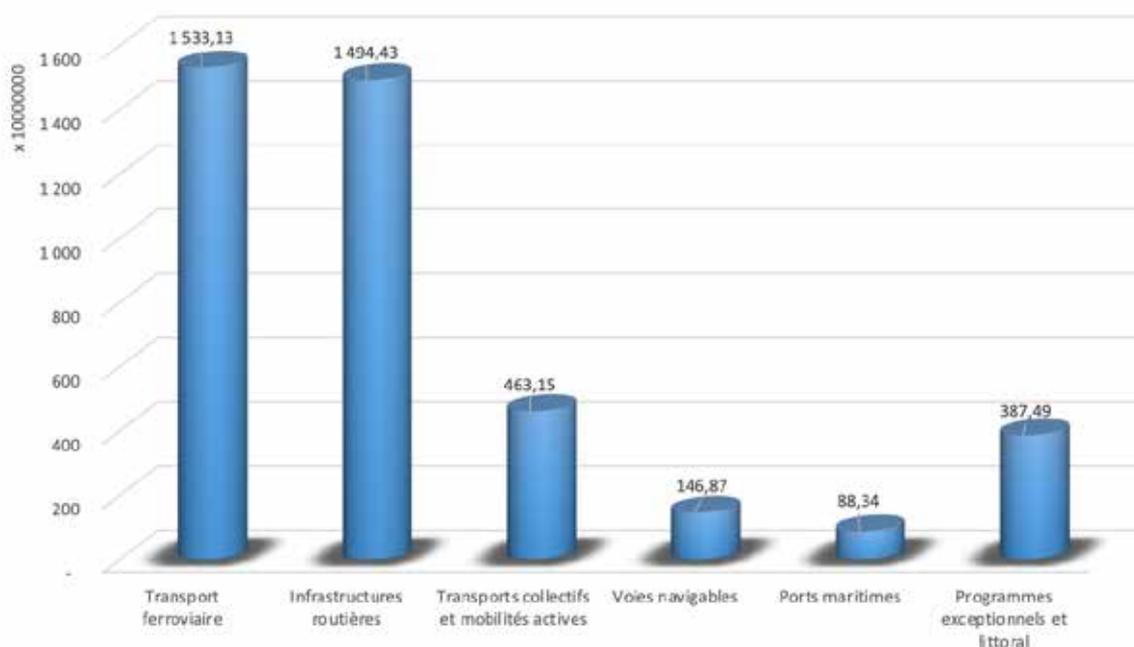
**Graphique 5 : répartition des engagements (nets des dégagements) cumulés de 2006 à 2022**



En termes d'engagements, le premier poste est le transport ferroviaire (39,7%), puis les infrastructures routières (32,4%), les transports collectifs et mobilités actives (13,7%), les programmes exceptionnels et littoral (7,7%), les voies navigables (4,4%) et les ports maritimes (2,1%).

Depuis 2006, les **paiements cumulés** réalisés par l'AFIT France ont atteint **38 685 673 063,45 €** :

**Graphique 6 : répartition des paiements cumulés de 2006 à 2022**



En termes de paiements, le premier poste est également le transport ferroviaire (37,27 %), juste devant les infrastructures routières (36,33%). Viennent ensuite les transports

collectifs et mobilités actives (11,26%), les programmes exceptionnels et littoral (9,2%), les voies navigables (3,57%) et les ports maritimes (2,15%).



On trouvera, ci-après, l'évolution du montant des restes à payer (RAP) depuis 2017 :

**Tableau 12 : Evolution du montant des RAP (en Md€) de 2017 à 2022**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Montant (en Md€)</b>	12,01	11,92	12,86	12,49	13,87	14,34
<b>Variation</b>	-0,26	-0,09	0,94	-0,37	1,38	0,47

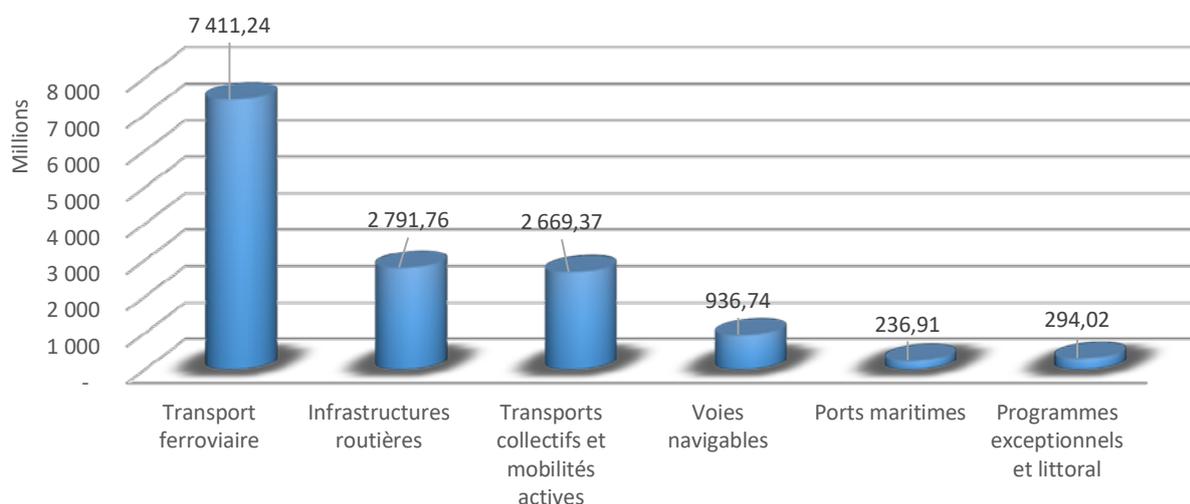
Fin 2022, le montant des restes à payer (RAP) s'élève à **14,34 Md€** contre 13,87 Md€ en 2021, soit une augmentation de 0,47 Md€.

**Tableau 13 : Répartition des restes à payer par mode 2005-2022**

Restes à payer (en Md€)	RAP 2005-2022
Infrastructures routières	2 791 763 445,24
Transport ferroviaire	7 411 241 919,85
Voies navigables	936 743 554,40
Ports maritimes	236 911 947,92
Transports collectifs et mobilités actives	2 669 374 138,12
Divers	294 017 787,81
<b>Total</b>	<b>14 340 052 793,34</b>

La ventilation des RAP par modes de transport est la suivante :

**Graphique n° 7 : montant (en M€) des restes à payer par mode de transport sur la période 2005-2022**



Les restes à payer concernent d'abord le transport ferroviaire (51,7%), loin devant les infrastructures routières (19,5%), les transports collectifs et mobilités actives (18,6%), les voies navigables (6,5%), les ports maritimes (1,7%) et les programmes exceptionnels et littoral (2,1%).



## 6.2. Le transport ferroviaire

Tableau 14 : Bilan global du transport ferroviaire (2005-2022) (en €)

Transport ferroviaire	AE	CP	RAP
CPER et assimilés	3 986 M€	3 272 M€	713 M€
Intervention sur le réseau existant	2 384 M€	2 053 M€	331 M€
Trains d'équilibre du territoire (hors relance)	3 316 M€	2 076 M€	1 240 M€
Traversées alpines (hors relance)	1 737 M€	872 M€	865 M€
Opérations orientées fret (hors relance)	641 M€	614 M€	27 M€
LGV et opération CIADT	10 652 M€	6 667 M€	3 985 M€
dont plan 'France Relance'	488 M€	238 M€	250 M€
<b>Total</b>	<b>23 204 M€</b>	<b>15 792 M€</b>	<b>7 411 M€</b>

Pour l'année 2022, les dépenses concernant le transport ferroviaire se sont globalement élevées à 1 251 M€ d'AE (contre 1 630 M€ en 2021, soit une baisse de 23,3%) et à 1 249,5 M€ en CP (contre 1 305 M€ pour 2021, soit une baisse de 4,3%). Elles ont été moins élevées que prévues dans le budget initial (BI) du fait du report de certaines dépenses (LGV Roissy-Picardie et modernisation de la ligne Massy-Valenton notamment).

290,5 M€ d'AE et 256,8 M€ de CP ont été consacrés au volet ferroviaire des contrats de plan Etat- Région, soit une forte hausse par rapport à 2021 (174 M€ d'AE et 207 M€ de CP).

Par ailleurs, 149,4 M€ d'AE et 182 M€ de CP ont été consommés pour les interventions sur le réseau existant et 270 M€ de CP ont été consacrés à la poursuite du renouvellement des matériels roulants pour les trains d'équilibre du territoire concernant la région Hauts-de-France, la région Centre Val-de-Loire ainsi que les lignes Paris-Clermont Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse.

444 M€ d'AE et 169 M€ de CP ont été mobilisés pour le financement du tunnel euralpin Lyon-Turin.

Les opérations orientées fret ont consommé quant à elles 203,7 M€ d'AE et 128,5 M€ de CP, soit une très forte augmentation par rapport à 2021 (62 M€ d'AE et 33,5 M€ de CP).

Enfin, 96 M€ d'AE et 242,5 M€ de CP ont concerné les LGV et opérations CIADT avec, d'une part, les loyers des infrastructures existantes et, d'autre part, des études pour des liaisons nouvelles (ex : GPSO, voir encadré ci-dessous).



Ci-joint la carte des chantiers 2022 de SNCF Réseau :

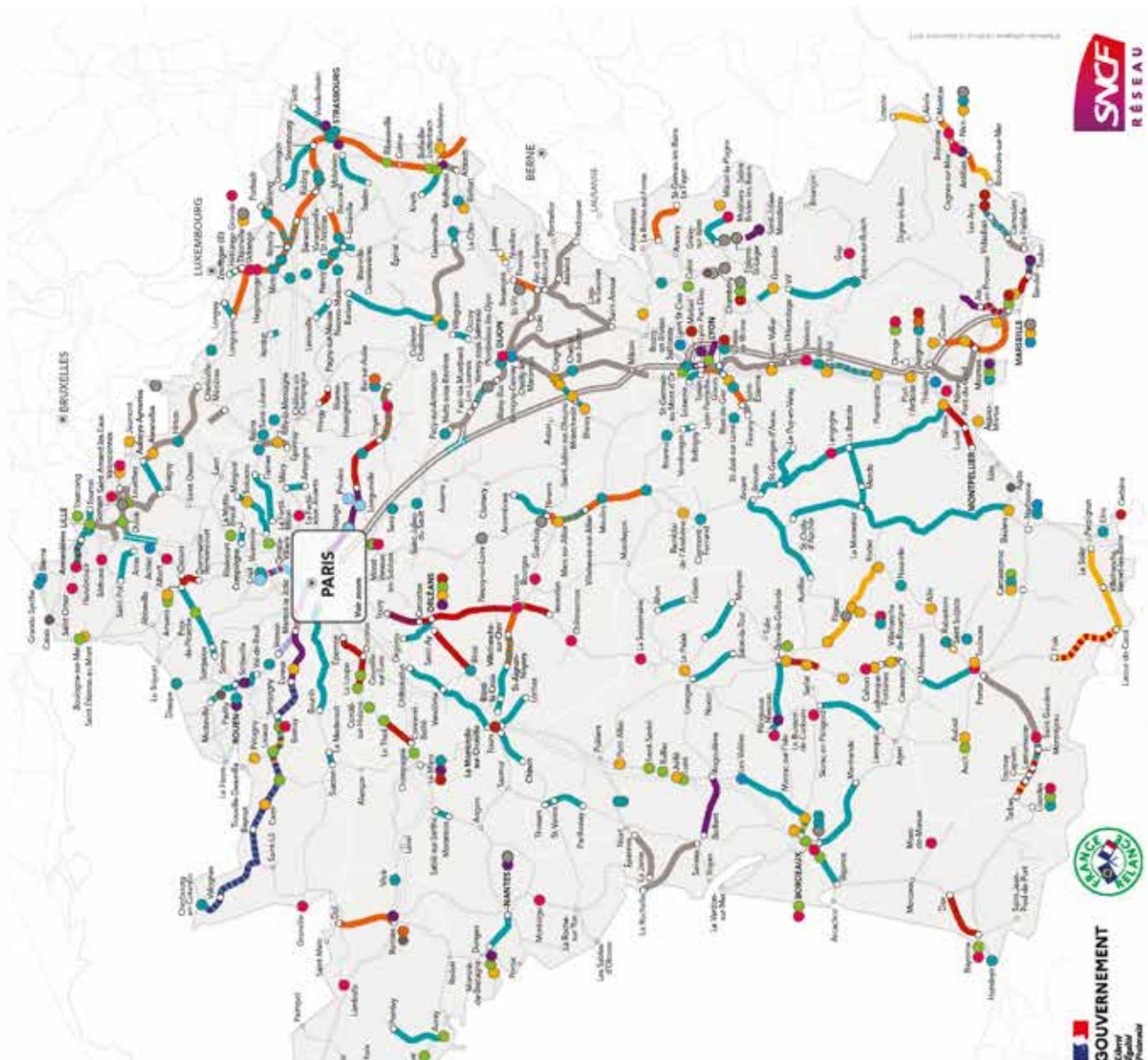
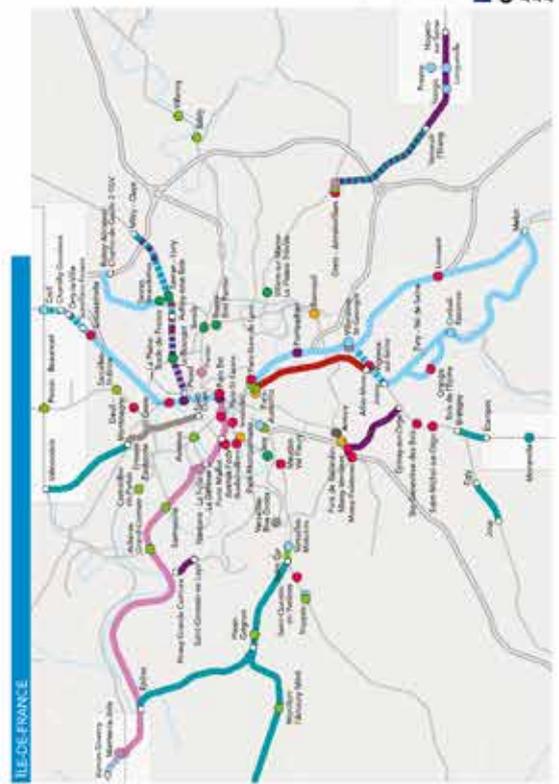
# PRINCIPAUX CHANTIERS 2022

## PARMI 1750 CHANTIERS PROGRAMMÉS

5,6 milliards d'investissements  
1752 chantiers majeurs  
732 km de voies renouvelées  
308 km de caténaires vérifiées ou remplacées  
406 aiguillages remplacés

Les projets des chantiers sont répartis sur l'ensemble du territoire en 11 millions d'ET

- LEGENDE**
- VOIE D'ORIENTALISATION
  - RENOUVELLEMENT
  - AGICALAGE
  - OUVRAGE D'ART ET D'AMÉNAGEMENT EN TERRE
  - RENOUVELLEMENT TECHNOLOGIQUE
  - CATÉNAIRES ET ALIMENTATION ÉLECTRIQUE
  - GRANDS ET MOYENS TRAVAUX DE GARE
  - ADAPTATION DE L'INFRASTRUCTURE AUX NOUVEAUX TRAVAUX
  - SOLÉNOÏDES LIÉGÈRES
  - MASSIFS A NOUVEAU MONTAGEMENT DES PILES
  - CHANTIERS DE PROLONGEMENT DE LIGNE
  - TRAVAUX D'ENTRETIEN



## La participation financière de l'Etat au Grand projet ferroviaire du Sud-ouest (GPSO)

Initié en 2005, le GPSO a été relancé en 2021 par Jean Castex, Premier ministre. Il consiste en :

- la création de **2 nouvelles LGV** : entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax (prolongement prévu jusqu'à la frontière espagnole dans un 2<sup>ème</sup> temps) avec un tronçon commun entre ces deux lignes, pour un total de 327 kilomètres de lignes nouvelles et 15 kilomètres de raccordements au réseau existant ;
- la réalisation d'aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux (**AFSB**) et au Nord de Toulouse (**AFNT**).

Ce projet permettra d'**améliorer la qualité de service ferroviaire** et de favoriser le **report modal au profit du train**, aussi bien **pour le transport de voyageurs** que **de marchandises** :

- la LGV Bordeaux-Toulouse permettra par exemple de diviser par deux le temps de trajet entre les deux métropoles du sud-ouest et de mettre Toulouse à 3h10 de Paris (au lieu de 4h10 dans le meilleur des cas aujourd'hui) ;
- Les nouvelles LGV libèreront des sillons au profit des trains du quotidien et du fret, qui bénéficieront également des AFNT et AFSB.



© SNCF Réseau

2022 a vu des avancées majeures vers la réalisation du projet, notamment:

18 février : signature par l'Etat, 25 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine et SNCF Réseau d'un **plan de financement** pour la phase 1 du GPSO. Il prévoit une participation de 40 % de l'Etat, 40 % des collectivités territoriales et 20 % de l'Union européenne.



2 mars : **création<sup>2</sup> de la « Société du Grand Projet du Sud-Ouest »** (SGPSO)<sup>3</sup>, établissement public local doté de recettes dédiées et chargé de gérer la participation financière des collectivités pour ce projet.

14 mars : en déplacement à Toulouse lundi 14 mars, le Premier ministre Jean Castex a signé le **protocole de financement de la future LGV entre Toulouse et Bordeaux avec les 25 collectivités locales associées** au deal.

19 octobre : lors du 92<sup>ème</sup> CA de l'AFIT France, **2 conventions importantes** pour le projet ont été approuvées :

- Convention relative au financement d'une deuxième tranche (volets études et foncier) de l'Avant- Projet Détaillé des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax du GPSO entre l'Etat, l'AFIT France, la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) et SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet. **L'Etat, par l'intermédiaire de l'AFIT France, s'engage à prendre en charge 35,95% des 58 M€ du coût total soit 20,85 M€** (le reste étant financé par la SGPSO) ;
- Convention relative au financement des Etudes Préliminaires<sup>4</sup> – Post DUP pour les gares nouvelles<sup>5</sup> du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) entre l'Etat, l'AFIT France, la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) d'une part et SNCF Gares & Connexions – qui assure la maîtrise d'ouvrage des études en question - d'autre part. L'objectif est notamment d'étudier les interactions entre les gares nouvelles et tous les autres modes de transport pour favoriser au mieux l'intermodalité. **L'Etat, par l'intermédiaire de l'AFIT France, s'engage à prendre en charge 50% du coût de ces études**, estimé à 3, 974 M € HT courants.

Avec ces conventions, les **travaux du GPSO** au niveau des nœuds ferroviaires de Toulouse et Bordeaux **pourraient démarrer dès 2023. La mise en service de la ligne à grande vitesse est espérée pour 2032.**

<sup>2</sup> Par ordonnance adoptée par le conseil des ministres

<sup>3</sup> Dont Guy Kauffman a été désigné directeur le 13 octobre 2022

<sup>4</sup> Elles doivent mettre à jour et compléter les études de faisabilité réalisées avant 2014, pour la DUP, en intégrant les projets urbains et de mobilité spécifiques à chaque site, mais aussi les nouveaux enjeux environnementaux.

<sup>5</sup> Montauban, Mont de Marsan et Agen, auxquelles doivent s'ajouter la halte Sud Gironde.

## 6.3. Les infrastructures routières

Tableau 15 : Bilan global des infrastructures routières (2005-2022)

Infrastructures routières	AE	CP	RAP
CPER et assimilés et contrats de convergence	8 539 M€	7 293 M€	1 246 M€
Opérations particulières	3 408 M€	2 340 M€	1 068 M€
Interventions sur le réseau existant (hors relance)	5 983 M€	5 691 M€	291 M€
dont plan 'France Relance'	259 M€	72 M€	187 M€
<b>Total</b>	<b>18 189 M€</b>	<b>15 397 M€</b>	<b>2 792 M€</b>

En 2022, les dépenses concernant les infrastructures routières se sont globalement élevées à 1 316,9 M€ d'AE (contre 1 212 M€ en 2021) et à 1 059 M€ de CP (contre 990 M€ en 2021).



529M€ d'AE et 274M€ de CP ont été consacrés au volet routier des contrats de plan Etat-Région pour poursuivre en partenariat avec les collectivités territoriales le développement des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé.

Par ailleurs, la régénération du réseau routier national a mobilisé 565M€ d'AE et 597,5M€ de CP.

Les opérations particulières ont mobilisé 222,5M€ d'AE et 187,5M€ de CP, soit une nette progression par rapport à 2021 (129,5 M€ d'AE et 80 M€ de CP), qui s'explique en partie par le versement de deux acomptes pour un montant total de 32M€ (CP) pour financer la NRL à La Réunion.

## 6.4. Les transports collectifs et mobilités actives

Tableau 15 : Bilan global des transports collectifs et mobilités actives (2005-2022) (en €)

Transports collectifs en agglomération et mobilités actives	AE	CP	RAP
CPER et assimilés	4 579 M€	3 046 M€	1 533 M€
Appels à projets TCSP	1 881 M€	1 447 M€	434 M€
Appels à projets continuités cyclables	188 M€	25 M€	162 M€
Mobilités actives	158 M€	32 M€	126 M€
dont plan 'France Relance'	501 M€	87 M€	414 M€
<b>Total</b>	<b>7 306 M€</b>	<b>4 636 M€</b>	<b>2 669 M€</b>

En 2022, les dépenses pour les transports collectifs et les mobilités actives se sont globalement élevées à 839,5 M€ d'AE (contre 1083 M€ en 2021) et à 535,6 M€ de CP (contre 391 M€ en 2021). Un report à l'exercice 2023 et à titre exceptionnel, de 364 M€ en AE relatifs au 4e appel à projet TCSP 'Relance' explique la diminution d'AE pour 2022 comparativement à l'exercice 2021.

579 M€ d'AE et 439 M€ de CP ont été consacrés au volet « transports collectifs » des contrats de plan Etat-Région.

Par ailleurs, 88,2 M€ d'AE et 57,4 M€ de CP ont été octroyés aux lauréats des appels à projets pour les transports collectifs en site propre.

Enfin, 158 M€ d'AE et 31,5 M€ de CP ont bénéficié aux lauréats des appels à projets pour les mobilités actives.



## La participation de l'AFIT France aux projets de transports en commun : l'exemple de l'Eurométropole de Strasbourg (France relance)

Dans le cadre du 4<sup>ème</sup> appel à projets de transports en commun en site propre et pôles d'échange multimodaux - [pour lequel l'enveloppe a été doublée en octobre 2021, passant de 450M€ à 900M€](#) - le 22 septembre 2022, 4 conventions de financement de l'État à hauteur de plus de 16,6 M€ (sur un montant total de 115,5 M€) ont été votées et signées sur place par le Président Jean Castex. Elles portent sur des projets de transports en commun de l'EMS, et plus précisément sur :

- **L'extension de la ligne de tramway F vers l'ouest**, qui permettra de desservir un secteur stratégique de développement de l'agglomération strasbourgeoise, en offrant une connexion directe vers le centre-ville de Strasbourg depuis l'entrée de Wolfisheim. A l'horizon 2024, 4 km de lignes supplémentaires (dont 3,5 km en site propre) seront réalisés et 9 nouvelles stations seront implantées pour desservir les quartiers de Koenigshoffen, du Hohberg, des Poteries puis les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim. La subvention de l'AFIT s'élève à 15,15 M€ soit près de 22% de la dépense subventionnable (estimée à 68,9 M€ / 98,8 M€ = coût total du projet) ;
- **L'extension de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) G** sur 4 kilomètres (dont 3 en site propre), entre la gare centrale et le pont du Danube, en contournant le centre-ville par le Sud. Les 12 arrêts permettront notamment de desservir le quartier prioritaire de la Laiterie, le Nouvel hôpital civil, le centre administratif, le centre commercial Rivétoile ainsi que le nouvel écoquartier Danube ;
- **L'aménagement de deux pôles d'échanges multimodaux (PEM)** : celui de Mundolsheim et celui de Vendenheim afin d'accroître l'attractivité des modes alternatifs à la voiture individuelle et l'amélioration de l'organisation des conditions d'un report modal, notamment en entrée d'agglomération strasbourgeoise.



Des projets qui répondent donc bien aux objectifs de l'appel à projets « transports en commun en site propre et pôles d'échange multimodaux », notamment favoriser le report modal de la voiture vers des modes de transport moins polluants et améliorer la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

## La participation de l'AFIT France au financement des infrastructures dédiées aux mobilités actives : l'exemple de Plaine Commune

Pour accompagner et encourager les Français à choisir plus régulièrement le vélo comme mode de transports au quotidien, en 2018, le Gouvernement lançait le 1<sup>er</sup> plan « vélo et mobilités actives ». L'objectif est de tripler la part du vélo dans les déplacements des Français, pour atteindre 9% d'ici 2024 (la part des déplacements s'élevait à 2,6% en 2019). Avec l'appel à projets « fonds mobilité actives – continuité cyclables », l'Etat soutient les projets de développement d'itinéraires cyclables continus menés par les collectivités de toutes tailles afin de développer l'usage du vélo aussi bien en milieu rural qu'en milieu urbain et en outre-mer. C'est dans ce contexte qu'une seconde<sup>1</sup> convention de financement a été établie entre l'AFIT France et l'Etablissement public territorial (ETP) de Plaine Commune en 2021. Signée lors de la 85<sup>ème</sup> séance du Conseil d'administration le 17 novembre 2021, elle concerne le financement de 2 projets :

- **l'aménagement de la rive droite du Canal Saint-Denis en faveur des modes actifs** grâce à une subvention de 690 539 euros courants (Projet 1) ;
- **la création d'une piste cyclable bidirectionnelle entre l'avenue Victor Hugo à Aubervilliers et la rue Ahmed Boughera El Ouafi à Saint-Denis** grâce à une subvention de 396 074 euros courants (Projet 2) ;

Ces deux subventions correspondent à 30% de la dépense subventionnable hors taxe. Dans les deux cas la subvention de l'AFIT France est versée par acomptes successifs au prorata de l'avancement du Projet jusqu'à 80% du montant de la subvention et une avance de 10% de la subvention peut être accordée.



Présentation du projet de réaménagement de l'avenue Victor-Hugo (RD901) à Aubervilliers

Source : Département de Seine-Saint-Denis

En 2022, chacun des 2 projets a bénéficié d'une avance de 10% :

- Une avance de 10% daté du 13 décembre 2022 pour le **Projet 1**, soit **69 053,90 euros courants**
- Une avance de 10% daté du 20 décembre 2022 pour le **Projet 2** soit **39 607,40 euros courants**

<sup>1</sup> Une première convention a été signée lors de la 80<sup>ème</sup> séance du Conseil d'administration le 27 janvier 2021 pour le financement d'une passerelle assurant le franchissement de l'autoroute A1 entre les quartiers nord et le parc Georges Valbon à La Courneuve à hauteur d'une subvention de 4 920 000 d'euros courant et au taux de 30% de la dépense subventionnable hors taxes.



## 6.5. Les voies navigables

Tableau 17 : Bilan global des voies navigables (2005-2022) (en €)

Voies navigables	AE	CP	RAP
CPER fluviaux	65 M€	65 M€	0 M€
Canal Seine Nord Europe	1 244 M€	335 M€	909 M€
Régénération et modernisation du réseau fluvial	751 M€	734 M€	17 M€
Grandes opérations fluviales	72 M€	54 M€	18 M€
Opérations HCPER	211 M€	218 M€	-8 M€
dont plan 'France Relance'	80 M€	80 M€	0 M€
<b>Total</b>	<b>2 357 M€</b>	<b>1421 M€</b>	<b>937 M€</b>

En 2022, les dépenses concernant les voies navigables ont continué leur progression pour atteindre 210,8 M€ d'AE (contre 197 M€ en 2021) et 309,35 M€ de CP (contre 264 M€ en 2021).



## La participation financière de l'Etat à la régénération et la modernisation du réseau fluvial - Une accélération des travaux grâce au plan de relance -

En 2022, l'AFIT France a consacré 114 M€ en AE et 118,35 M€ en CP à la régénération et à la modernisation du réseau fluvial menées par Voies Navigables de VNF, concrétisant ainsi la politique menée depuis plusieurs années par l'Etat en matière de transition écologique. Cette enveloppe, qui comprend la part du plan de relance, a permis de financer des études et des travaux visant à mettre aux normes, moderniser et renouveler les infrastructures fluviales : digues et berges, barrages de navigation, écluses ou encore installation de fibre optique. 2022 marque la dernière année des dépenses liées au plan de relance.

Quelques exemples :



### Régénération de l'écluse de Denain (Escarot).

La première phase des travaux (réfection du barrage-rampe à anguilles) est réceptionnée depuis décembre 2021. La deuxième phase (changement des portes aval et intermédiaire - rainures à batardeaux - génie civil des aqueducs) est finie depuis octobre 2021. La dernière phase, concernant la réfection du terre-plein et la restauration extérieure du bâtiment était en voie d'achèvement fin 2022.



### Confortement du barrage d'Orchamps et création d'une passe à poissons

Le projet consiste à traiter les désordres observés – jugé dangereux vis-à-vis de la stabilité générale de l'ouvrage et de la sécurité des usagers – et en la construction d'une nouvelle passe à poissons, dans un objectif de rétablissement de la continuité écologique au droit de l'ouvrage. Les travaux ont démarré le 1er juillet 2022 et se sont terminés le 15 décembre 2022. Des travaux de replantation des berges restent à faire au printemps 2023.



### Restauration du Pont-Canal de Briare

La préservation générale de cet ouvrage, l'un des plus prestigieux du patrimoine fluvial français, a nécessité une opération importante de remise en état, conduite entre 2018 et 2022. Le programme de travaux est aujourd'hui achevé. Il a consisté à rénover les maçonneries, remettre en peinture les garde-corps, étancher les trottoirs en réalisant un revêtement spécifique et remplacer l'éclairage par un dispositif à LED beaucoup plus sobre en énergie.

## 6.6. Les ports maritimes

Tableau 18 : Bilan global des ports maritime (2005-2022) (en €)

Ports maritimes	AE	CP	RAP
CPER portuaire et contrats de convergence	693 M€	513 M€	180 M€
Opérations hors CPER	346 M€	331 M€	15 M€
Opérations HCPER	3 M€	7 M€	-4 M€
dont plan 'France Relance'	79 M€	33 M€	45 M€
<b>Total</b>	<b>1 120 M€</b>	<b>883 M€</b>	<b>237 M€</b>

En 2022, les dépenses concernant les ports maritimes se sont élevées à 93,55 M€ d'AE (132 M€ en 2021) et à 79,5M€ de CP (64 M€ en 2021).

90,5 M€ d'AE (dont 60,5 M€ au titre du Plan de relance) et 72,3 M€ de CP (dont 38 M€ au titre du Plan de relance) ont été consacrés au volet portuaire des contrats de plan Etat- Région.

Par ailleurs, 3 M€ d'AE et 7 M€ de CP ont été consacrés aux opérations hors CPER.

## 6.7. Programmes exceptionnels et littoral

Tableau 19 : Bilan global des programmes exceptionnels et littoral (2005-2022) (en €)

Divers	AE	CP	RAP
Programmes exceptionnels*	1684 M€	1418 M€	266 M€
Littoral	5 M€	5 M€	0 M€
dont plan 'France Relance'	79 M€	33 M€	45 M€
<b>Total</b>	<b>1767 M€</b>	<b>1456 M€</b>	<b>311 M€</b>

\* PEI Corse, PITE Guyane, Taxe routière sur les poids lourds, Aires de contrôle routier des poids lourds, fonds panneaux et littoral

En 2022, les dépenses se sont globalement élevées à 53,3 M€ d'AE (contre 172 M€ d'AE en 2021) et à 55 M€ de CP (contre 36 M€ en 2021).

Au titre des programmes 162 et 163, les financements de l'AFIT France concernent le PITE Guyane et le Plan Exceptionnel d'Investissements (PEI) Corse, avec globalement 47,3 M€ d'AE et 49,1 M€ de CP consacrés en 2022.

Par ailleurs, en 2020, une ligne concernant la lutte contre l'érosion du littoral a été spécifiquement créée. En 2022, les crédits concernant cette ligne ont été de 5 M€ en AE et en CP.



## La participation de l'AFIT France à la construction de la Nouvelle Route du Littoral (NRL) à La Réunion

La route nationale 1, dite Route du Littoral, entre Saint-Denis et La Possession, constitue un axe majeur, essentiel au fonctionnement de l'économie réunionnaise, supportant un trafic journalier moyen de plus de 50.000 véhicules. Cette route à 2x2 voie d'une longueur d'environ 12 km, mise en service en 1976, est soumise à d'importants risques naturels, géologiques et maritimes, liés à sa localisation entre la mer et la montagne. Le rapport SÛTER, établi en 1998 pour le ministre chargé de l'équipement, avait recommandé, compte tenu des risques, d'abandonner à terme la route actuelle au profit d'une nouvelle route sécurisée.

Dans le cadre d'un protocole signé le 16 mars 2022 à Matignon par le Premier ministre J. Castex et la présidente de la région H. Bello, l'Etat s'est engagé à venir en renfort de la collectivité pour achever la Nouvelle Route du Littoral (dernière tranche de 420 M€ portant le coût total de l'infrastructure au-delà de 2 Md€) dont la maîtrise d'ouvrage revient au Conseil Régional de La Réunion.

Après une dizaine d'année de travaux, la première portion de la Nouvelle Route du Littoral (NRL) a été ouverte le 28 août 2022 sur une longueur de 8,7 km et dans un seul sens de circulation.

Depuis 2016, l'AFIT France a ainsi engagé **290 M€** (AE) et **419 M€** (CP).

En 2022, dans le cadre du plan « France Relance » et en plus de projet subventionné, l'AFIT France a financé **32 118 916 €** à travers deux acomptes versés le 5 décembre 2022.



Vue aérienne de la Nouvelle Route du littoral,  
Source : Région Réunion, J. Balleydier

## 7. LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN « FRANCE RELANCE »

Le 3 septembre 2020, le Gouvernement a annoncé un plan de relance exceptionnel de l'économie française d'un montant de 100 milliards d'euros. L'AFIT France a été chargée de la mise en œuvre du volet « transports » relevant de ses missions pour un total prévisionnel de 2.66 Md€ puis de 3,06 Md€.

Le financement de ce plan est assuré par des dotations exceptionnelles à partir du budget de l'Etat. 2022 marque ainsi la fin de la consommation des AE au titre du plan de relance. Elles ont toutes été consommées avec une seule

exception au titre du 4ème appel à projets TCSP où les AE afférentes ont été réinscrites au budget initial 2023.

En outre, conformément aux arbitrages rendus par le Gouvernement, des crédits de paiement 'relance' financeront des engagements pris avant le plan de relance (à hauteur de 124 M€). Trois opérations en bénéficient : TELT (30 M€), CSNE (91 M€) et régénération des voies navigables (3 M€).

Tableau 20 : mise en œuvre du volet « transports » du plan « France Relance »

Total Relance 2020-2022		AE	CP
		<b>3 060 000 000,00</b>	<b>3 060 000 000,00</b>
dont exécuté fin 2022		2 680 836 776,00	1 119 646 692,85
	%	<b>87,61%</b>	<b>36,59%</b>
complément CP 2022			124 000 000,00
Reste à exécuter*		364 000 000,00	1 940 353 307,15

Par mode, la répartition du plan de relance est la suivante :

Tableau 21 : Répartition par mode de l'exécution du plan « France Relance »\*

Relance AE	Total 2020 et 2022	%
Infrastructures routières	330 000 000,00	12,31%
Transport ferroviaire	849 766 776,00	31,70%
Voies navigables	175 000 000,00	6,53%
Ports maritimes	169 000 000,00	6,30%
Transports collectifs et mobilités actives	1 121 070 000,00	41,82%
Divers	36 000 000,00	1,34%
<b>TOTAL</b>	<b>2 680 836 776,00</b>	<b>100,00%</b>

Relance CP	Total 2020 et 2022	%
Infrastructures routières	182 644 800,00	16,31%
Transport ferroviaire	465 849 724,00	41,61%
Voies navigables	175 000 000,00	15,63%
Ports maritimes	71 150 000,00	6,35%
Transports collectifs et mobilités actives	208 322 168,85	18,61%
Divers	16 680 000,00	1,49%
<b>TOTAL</b>	<b>1 119 646 692,85</b>	<b>100,00%</b>
complément relance*	124 000 000,00	
<b>TOTAL avec complément</b>	<b>1 243 646 692,85</b>	

FLU: 91M€ CSNE et 3M€ régénération des voies navigables) a été payé - la comptabilisation pour les RAP et EHB est imputé hors

\*En 2022, un complément CP relance de 124M€ (Tunnel européen Lyon Turin: 30M€, Canal Seine Nord Europe 91M€ et régénération des voies navigables 3M€) a été payé.



Les restes à payer du plan « France relance » se répartissent de la manière suivante :

Tableau 22 : Répartition par mode des restes à payer du plan « France relance »

	2021		2022		2020-2022		2020-2022		2020-2022	
	dont Tiers	EHB 2021	dont Etat	EHB 2022	RAP 2020-2022	%	EHB 2020-2022	dont Etat*	dont Tiers	
Relance Restes à payer 2020 à 2022										
Infrastructures routières	17 000 000,00	39 404 800,00	30 660 000,00	8 744 800,00	147 355 200,00	9,47%	147 355 200,00	139 100 000,00	8 255 200,00	
Transport ferroviaire	112 279 577,80	48 747 474,20	142 200 000,00	93 452 525,80	383 917 052,00	24,67%	383 917 052,00	365 090 000,00	18 827 052,00	
Voies navigables	-	-	-	-	-	0,00%	-	-	-	
Ports maritimes	-	22 450 000,00	22 450 000,00	-	97 850 000,00	6,29%	97 850 000,00	97 850 000,00	-	
Transports collectifs et mobilités actives	200 000 000,00	263 907 831,15	197 760 000,00	66 147 831,15	907 747 831,15	58,33%	907 747 831,15	641 600 000,00	266 147 831,15	
Divers	-	8 920 000,00	8 920 000,00	-	19 320 000,00	1,24%	19 320 000,00	19 320 000,00	-	
<b>Total</b>	<b>329 279 577,80</b>	<b>286 780 505,35</b>	<b>322 830 000,00</b>	<b>36 049 494,65</b>	<b>1 556 190 083,15</b>		<b>1 556 190 083,15</b>	<b>1 262 960 000,00</b>	<b>293 230 083,15</b>	
								<i>dont P203</i>		
									1 243 640 000,00	

\*Tient compte du retrait d'engagement de 5M€ de la convention Relance / stationnement vélos en gare



## Le financement des installations et des équipements en vue de la relance des trains de nuit (France relance)

Conformément aux orientations de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 et dans le cadre du **plan de relance** du 3 septembre 2020, l'Etat a décidé de consacrer une enveloppe de **100 millions d'euros** à la relance du train de nuit, avec :

- la relance de deux lignes de nuit : **Paris - Nice** (inaugurée le 20 mai 2021) et **Paris - Tarbes - Lourdes** (inaugurée le 12 décembre 2021), prolongée jusqu'à Hendaye en été ;
- l'amélioration du niveau de service sur les lignes existantes (Paris - Briançon, Paris - Rodez / Toulouse - Latour-de-Carol / Cerbère) avec notamment la **rénovation de 71 voitures de nuit**.

Conjugués, ces deux programmes ont permis une **nette croissance du trafic sur les lignes de trains de nuit en 2022** (entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 août 2022 il était par exemple deux fois plus important qu'à la même période en 2021 : 182 000 / 90 000 voyageurs). Cependant, les travaux ont pu induire des retards et annulations ainsi que des nuisances pour les riverains.

**En 2022**, la relance des trains de nuit a fait l'objet de :

- **2 conventions** de financement d'aménagements en gare : pose d'abris photovoltaïques en Occitanie et en Nouvelle Aquitaine ; pose d'écrans et de signalétique dans 22 gares qui accueillent des trains de nuit.
- **1 avenant** à la convention de financement des travaux de programme industriel en vue de la relance des trains de nuit du 26 juillet 2021 : afin de permettre l'ouverture d'une nouvelle branche de train de nuit (prévue fin décembre 2023) entre **Paris-Aurillac** (via Brive-la Gaillarde), l'AFIT France finance pour près de 8 M€ supplémentaire la rénovation de 7 nouvelles voitures de nuit.



Carte du réseau de trains de nuit à l'horizon 2030

Source : Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires





# ANNEXES



<b>ANNEXES</b> .....	<b>49</b>
Annexe n° 1 : Détail de l'exécution budgétaire en AE et en CP 2022 .....	51
Annexe n° 2 : Compte de résultat Comparaison des années 2017 à 2023 (prévisionnel) .....	52
Annexe n° 3 : Vision pluriannuelle des paiements et des recettes .....	53
Annexe n° 4 : Utilisation des fonds de concours versés par l'AFIT France en 2022 au programme 203 (DGITM) .....	58
Annexe 4.1. Les infrastructures routieres .....	58
Annexe 4.2. Le transport ferroviaire .....	62
Annexe 4.3. Les ports maritimes .....	66
Annexe 4.4. Les transports collectifs en agglomeration (et modes alternatifs à l'automobile) .....	68
Annexe n° 5 : Bilan 2022 pour les transports collectifs en site propre hors Île-de-France .....	69
Annexe n° 6 : Fonds mobilités actives – Point d'avancement .....	70
Annexe n° 7 : Utilisation des fonds de concours versés en 2022 par l'AFIT France au programme « littoral » 113 (DGALN) .....	73
Annexe n° 8 : Utilisation des fonds de concours versés par l'AFIT France en 2022 aux programmes exceptionnels d'investissements 162 (DMAT) : PEI Corse et PITE Guyane .....	80
Annexe n° 9 : Liste des délibérations adoptées par le Conseil d'administration au titre de l'exercice 2022 .....	85



# Annexe N°1 - Détail de l'exécution budgétaire en AE et en CP 2022

DESTINATION	DEPENSES (€)	
	AE	CP
 <b>Transport ferroviaire</b>	<b>1 251 174 320,00</b>	<b>1 249 545 940,81</b>
CPER ferroviaires et assimilés	290 500 000,00	256 810 000,12
Interventions sur le réseau existant	149 412 610,00	182 068 732,78
Opérations orientées fret	203 703 221,00	128 540 492,42
LGV et opérations CIADT	95 880 949,00	242 517 557,35
Matériel roulant TET	67 396 500,00	270 409 158,14
Traversées alpines (Tunnel Lyon-Turin)	444 281 040,00	169 200 000,00
<i>dont plan de relance</i>	<i>276 880 500,00</i>	<i>258 133 025,80</i>
 <b>Infrastructures routières</b>	<b>1 316 907 504,00</b>	<b>1 058 984 785,28</b>
CPER routiers et assimilés et contrats de convergence	529 360 000,00	274 002 713,12
Opérations particulières	222 547 504,00	187 482 072,17
Interventions sur le réseau existant	565 000 000,00	597 499 999,99
<i>dont plan de relance</i>	<i>70 840 000,00</i>	<i>110 244 800,00</i>
 <b>Transports collectifs et mobilités actives</b>	<b>839 581 801,00</b>	<b>535 671 879,31</b>
CPER Transports collectifs et assimilés	579 000 000,00	439 090 000,00
TCA appels à projets et HCPER	102 505 000,00	65 003 302,83
Mobilités actives	158 076 801,00	31 578 576,48
<i>dont plan de relance</i>	<i>390 420 000,00</i>	<i>121 512 168,85</i>
 <b>Voies navigables</b>	<b>210 800 000,00</b>	<b>309 350 000,00</b>
Canal Seine-Nord-Europe	0,00	91 000 000,00
Opérations HCPER	210 800 000,00	218 350 000,00
<i>dont plan de relance</i>	<i>95 000 000,00</i>	<i>189 000 000,00</i>
 <b>Ports maritimes</b>	<b>93 550 000,00</b>	<b>79 446 132,00</b>
CPER portuaire et contrats de convergence	90 500 000,00	72 376 132,00
Opérations HCPER	3 050 000,00	7 070 000,00
<i>dont plan de relance</i>	<i>60 500 000,00</i>	<i>38 050 000,00</i>
 <b>Programmes exceptionnels et littoral</b>	<b>53 294 940,00</b>	<b>55 095 005,19</b>
Littoral	5 000 000,00	5 000 000,00
Programmes exceptionnels	48 294 940,00	50 095 005,19
<i>dont plan de relance</i>	<i>4 160 000,00</i>	<i>13 080 000,00</i>
<b>Support</b>	<b>795 000,00</b>	<b>795 000,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3 766 103 565,00</b>	<b>3 288 888 742,59</b>
<i>dont Plan de relance</i>	<i>897 800 500,00</i>	<i>730 019 994,65</i>
<b>RESSOURCES</b>		
TICPE		1 247 500 000,00 €
Taxe d'aménagement du territoire		561 000 000,00 €
Redevances domaniales		369 629 871,64 €
Plan autoroutier / CVE		0,00 €
Produit des amendes radars automatiques		178 141 541,31 €
Contribution du secteur aérien		138 240 827,83 €
Dotations budgétaires (Marseille en grand et ouvrages d'art route)		82 000 000,00 €
Dotations budgétaires plan de relance		660 000 000,00 €
Recettes diverses et exceptionnelles		2 362 729,51 €
<b>TOTAL</b>		<b>3 238 874 970,29 €</b>

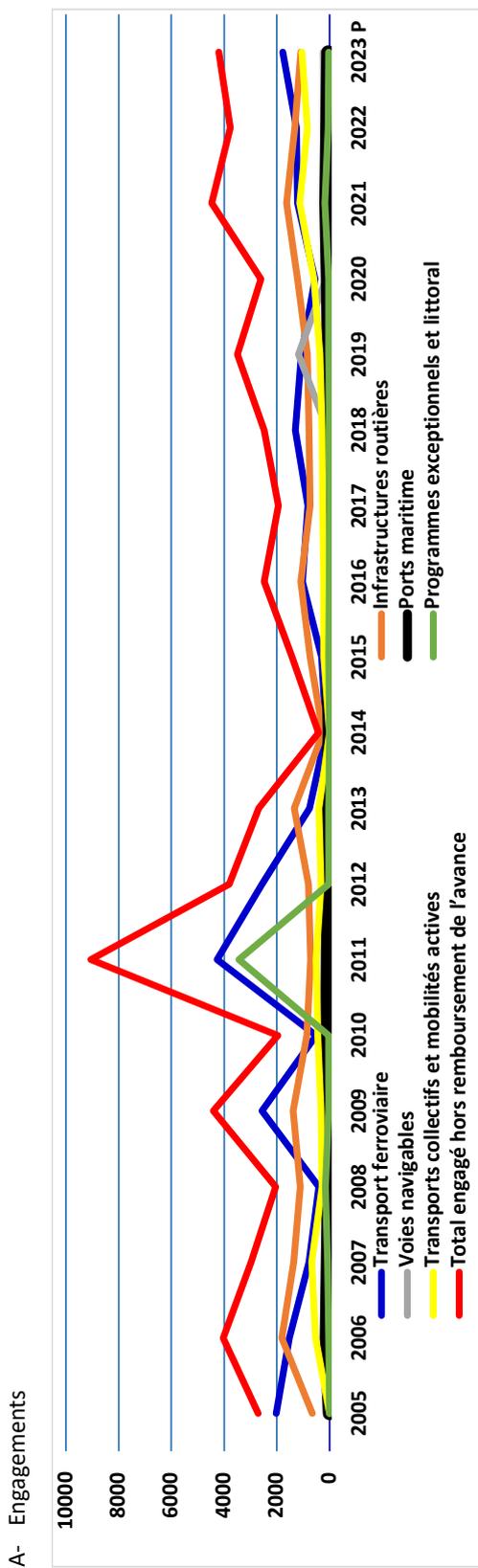
état: 1er janvier 2023

site internet: [www.afit-france.fr](http://www.afit-france.fr)



# Annexe N°2 - Compte de résultat – Comparaison des années 2017 à 2023 (prévisionnel)

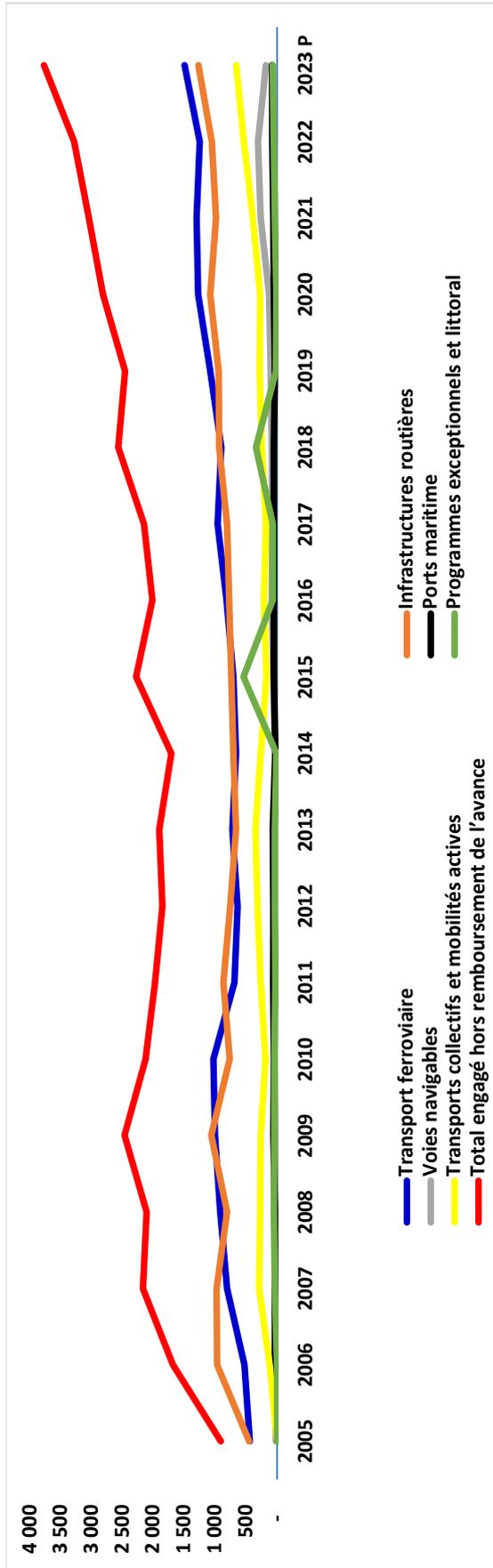
Dépense d'intervention (en M€)	Compte financier 2017		Compte financier 2018		Compte financier 2019		Compte financier 2020		Compte financier 2021		BI 2022		Compte financier 2022		BI 2023 (prévisionnel)	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP								
Transport ferroviaire	826	965	1291	902	1066	1081	550	1275	1630	1305	1428	1436	1251	1249	1766	1499
Infrastructures routières	728	811	774	942	836	946	1208	1080	1212	990	1324	1111	1317	1059	1084	1275
Voies navigables	71	79	81	87	1179	103	137	128	197	265	211	311	211	309	232	185
Ports maritimes	47	50	37	49	42	39	68	50	132	64	94	87	94	79	46	81
Transports collectifs et mobilités actives	271	182	274	246	361	280	596	276	1083	390	1197	572	840	536	1044	663
Programmes exceptionnels et littoral	0	68	20	2346	23	17	35	14	172	36	47	57	53	55	34	74
<b>Total des dépenses d'intervention</b>	<b>1943</b>	<b>2155</b>	<b>2477</b>	<b>4572</b>	<b>3507</b>	<b>2466</b>	<b>2594</b>	<b>2823</b>	<b>4426</b>	<b>3051</b>	<b>4301</b>	<b>3576</b>	<b>3766</b>	<b>3288</b>	<b>4206</b>	<b>3777</b>



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
<b>Engagements 657 (M€)</b>																				
Transport ferroviaire	2029	1526	773	404	2561	513	4266	2570	765	132	298	1024	826	1291	1066	550	1 212	1 251	1 766	
Infrastructures routières	656	1811	1370	1115	1390	856	719	793	1346	248	731	1083	728	774	836	1208	1 630	1 317	1 084	
Voies navigables	29	41	8	48	28	37	49	48	63	37	88	77	71	81	1 179	137	197	211	232	
Ports maritime	0	109	79	41	79	90	66	59	75	0	59	48	47	37	42	68	132	94	46	
Transports collectifs et mobilités actives	0	526	678	286	320	441	516	318	396	0	210	230	271	274	361	596	1 131	840	1 044	
Programmes exceptionnels et littoral	0	27	69	149	41	27	3439	30	42	0	29	13	0	20	23	35	172	53	34	
<b>Total engagé hors remboursement de l'avance</b>	<b>2714</b>	<b>4039</b>	<b>2977</b>	<b>2042</b>	<b>4418</b>	<b>1965</b>	<b>9055</b>	<b>3817</b>	<b>2688</b>	<b>417</b>	<b>1416</b>	<b>2474</b>	<b>1944</b>	<b>2477</b>	<b>3506</b>	<b>2595</b>	<b>4474</b>	<b>3766</b>	<b>4206</b>	



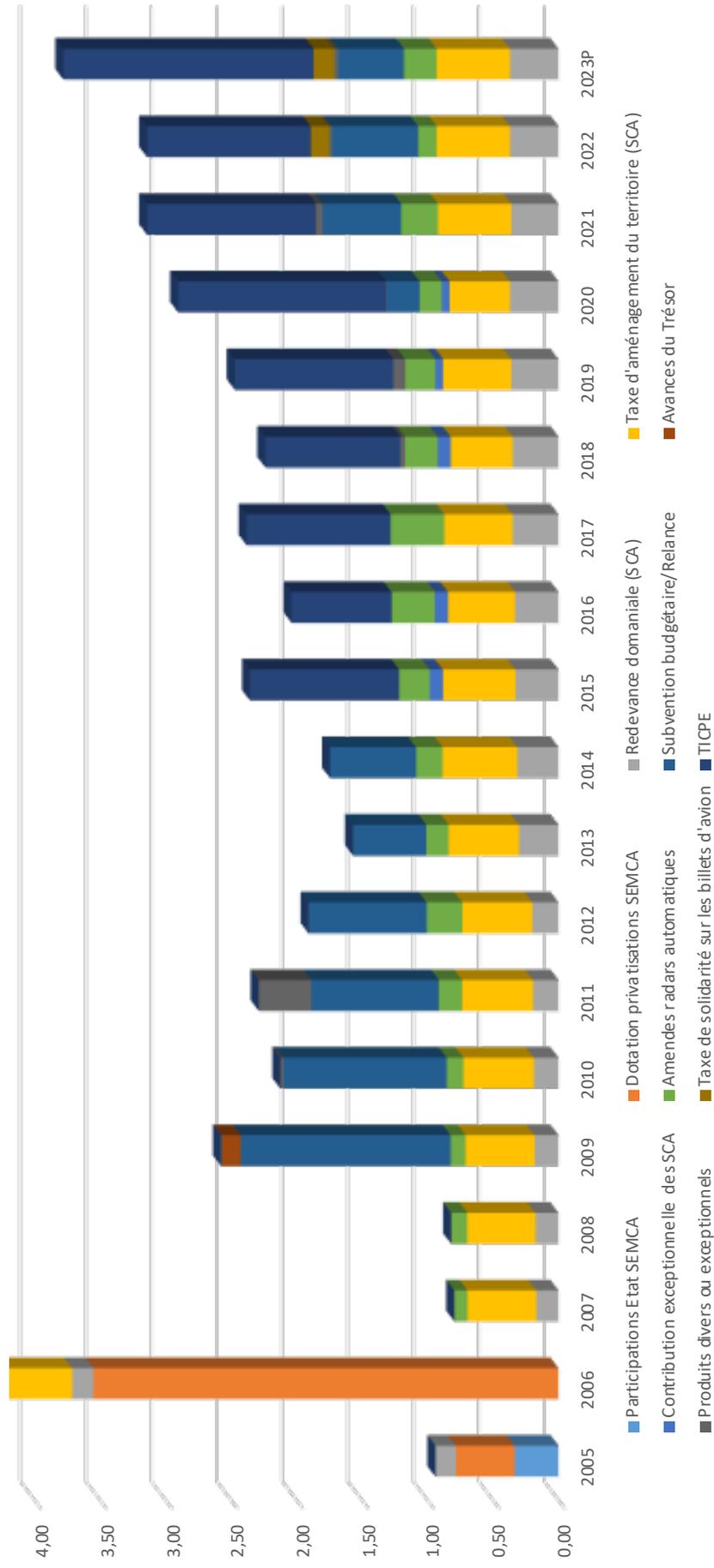
## B - Paiements



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 P	
<b>Paiements 657 (M€)</b>																				
Transport ferroviaire	442	533	810	921	1006	1031	688	643	729	668	705	820	965	902	1081	1275	1305	1250	1499	
Infrastructures routières	453	970	978	814	1064	771	869	763	664	705	739	779	811	942	946	1080	990	1059	1275	
Voies navigables	17	26	22	16	25	45	73	44	66	35	65	83	79	87	103	128	264	310	185	
Ports maritime	0	37	35	34	65	53	58	59	69	30	57	55	50	49	39	50	64	79	81	
Transports collectifs et mobilités actives	0	120	292	276	264	187	265	315	349	268	172	213	182	246	280	276	391	536	663	
Programmes exceptionnels et littoral	0	0	35	51	46	46	26	33	32	8	545	69	68	346	16	14	36	55	74	
<b>Total engagé hors remboursement de l'avance</b>	<b>912</b>	<b>1686</b>	<b>2171</b>	<b>2112</b>	<b>2470</b>	<b>2133</b>	<b>1979</b>	<b>1856</b>	<b>1909</b>	<b>1714</b>	<b>2282</b>	<b>2019</b>	<b>2155</b>	<b>2572</b>	<b>2464</b>	<b>2824</b>	<b>3051</b>	<b>3289</b>	<b>3777</b>	

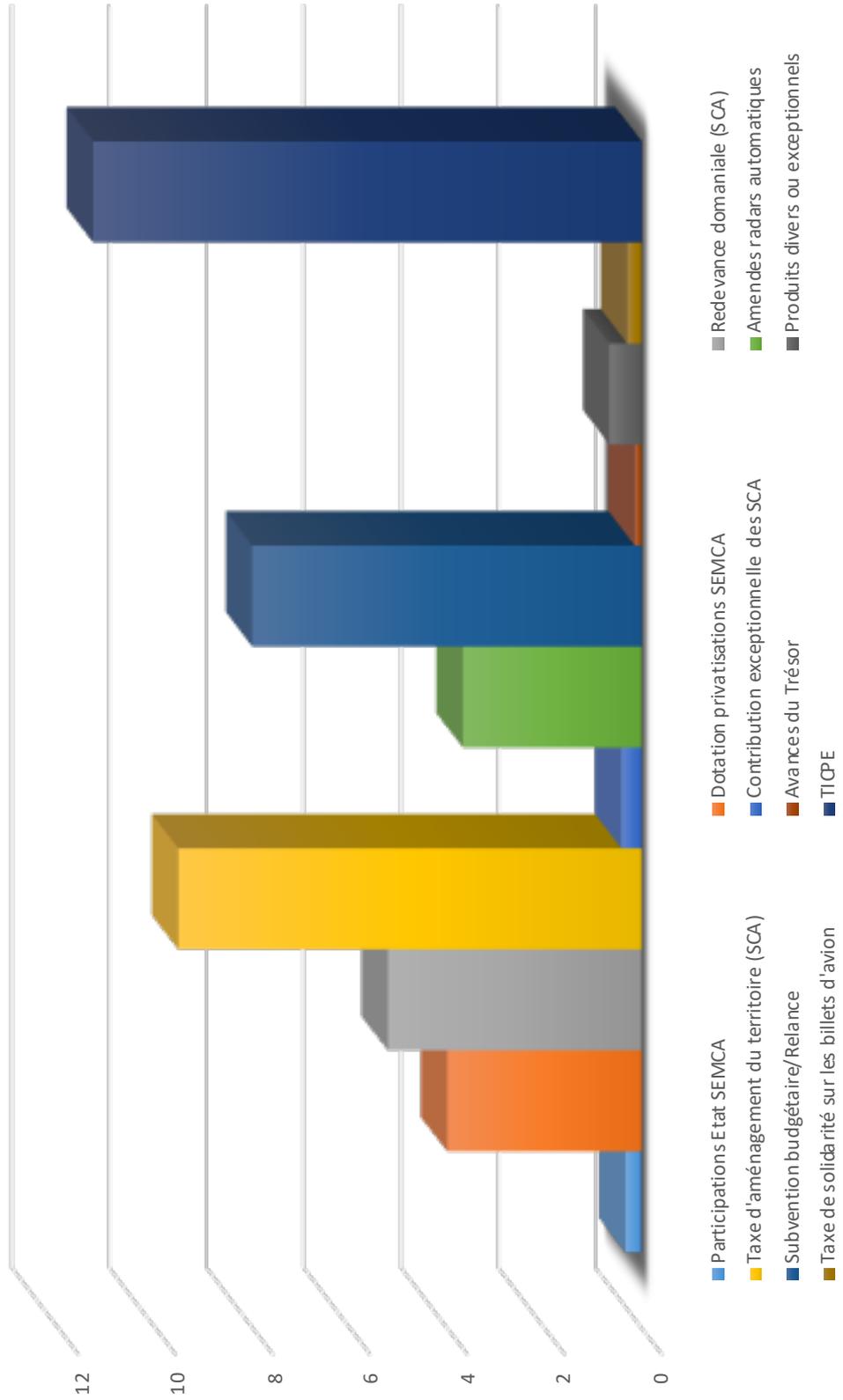


## C1- Ressources - Vision pluriannuelle



## C2- Ressources - Vision cumulée

### Ressources AFIT France par nature - Bilan 2005-2023P (Md€)



### C3- Ressources - Tableau des valeurs

Nature	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023P	TOTAL (M€)	
Participations Etat SEMCA	0,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	
Dotations privatisations SEMCA	0,45	3,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	
Redevance domaniale (SCA)	0,16	0,16	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,30	0,31	0,33	0,33	0,35	0,35	0,36	0,37	0,36	0,37	0,37	0,37	5,22
Taxe d'aménagement du territoire (SCA)	0,00	0,51	0,53	0,52	0,53	0,54	0,54	0,54	0,54	0,57	0,56	0,51	0,52	0,47	0,52	0,46	0,56	0,56	0,56	0,56	9,53
Contribution exceptionnelle des SCA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,10	0,00	0,10	0,06	0,06	0,00	0,00	0,00	0,42	
Amendes radars automatiques	0,00	0,10	0,10	0,12	0,12	0,13	0,18	0,27	0,17	0,20	0,23	0,33	0,41	0,25	0,23	0,17	0,28	0,14	0,25	3,68	
Subvention budgétaire/Relance	0,00	0,06	0,00	0,00	1,60	1,25	0,97	0,90	0,56	0,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,25	0,60	0,66	0,50	8,01	
Avances du Trésor	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	
Produits divers ou exceptionnels	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,09	0,00	0,05	0,02	0,03	0,66	
Taxe de solidarité sur les billets d'avion																		0,14	0,16	0,30	
TICPE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,14	0,76	1,10	1,03	1,21	1,59	1,29	1,25	1,91	11,28	
<b>TOTAL</b>	<b>0,94</b>	<b>4,39</b>	<b>0,79</b>	<b>0,82</b>	<b>2,58</b>	<b>2,12</b>	<b>2,29</b>	<b>1,91</b>	<b>1,57</b>	<b>1,74</b>	<b>2,35</b>	<b>2,04</b>	<b>2,38</b>	<b>2,24</b>	<b>2,47</b>	<b>2,90</b>	<b>3,14</b>	<b>3,14</b>	<b>3,78</b>	<b>43,58</b>	



## au titre du programme 203 (DGITM)

Les fonds de concours versés par l'AFIT France à l'État, correspondent à l'un ou l'autre des cas suivants :

- l'État est maître d'ouvrage (réseau routier national non concédé) ;
- les crédits font l'objet d'une programmation fine au niveau déconcentré (contrats de plans par exemple) ;
- l'État doit signer une concession ou un contrat de partenariat.

Concernant la DGITM, les fonds de concours de l'AFIT France au programme budgétaire 203 font l'objet de 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.

S'ajoutent, en 2022, des conventions particulières pour des projets comme les alternatives à l'abandon du projet autoroutier A45 entre Lyon et Saint-Etienne et le financement du fonds de mobilité actives (appels à projet).

En 2022, trois conventions complémentaires fonds de concours au programme 203 relance ont été approuvées : route, hors route et aménagements cyclables.

La présente annexe constitue le compte rendu de gestion par la DGITM, en termes d'autorisations d'engagements des fonds de concours apportés en 2022 par l'AFIT France (4.1 à 4.4).

## Annexe 4.1. Les infrastructures routières

### Annexe 4.1.1. Principales opérations financées en 2022 dans le cadre du programme d'actions de régénération du réseau routier national

En 2022, les opérations de régénération routière ont concerné :

- RN141 et RN150 - Nouvelle-Aquitaine ;
- A63 - Nouvelle-Aquitaine ;
- RN10 entre Poitiers et Bordeaux ;
- A6, N104, A86, A10, A3 - Ile-de-France ;
- RN7 ; RN151, RN90 - Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A47 - RN88 - Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A31 entre Nancy et Metz - Grand Est ;
- RN4, RN19 - Ile-de-France et Grand Est ;
- A75 - Auvergne-Rhône-Alpes ;
- A21, A22, A23, A16, RN31, RN2 Normandie/Hauts-de-France ;
- RN12 - Ile-de-France/Normandie ;
- A84, RN12, RN165, RN137 - Bretagne ;
- RN13 - Normandie ;
- RN1 - RN2 - Guyane ;
- A1 - Ile-de-France ;
- A55 viaduc de Caronte - PACA ;
- A75 nord - viaduc de Raza Crouzy et Alagnonette Auvergne-Rhône-Alpes
- A31 - plusieurs réparations d'ouvrages - Grand Est
- A20 - Falaise de Puyjarrige - Nouvelle Aquitaine.
- A64-VRU Toulouse - Occitanie
- N116, RN 88 - Occitanie
- RN21 - Occitanie ;
- RN 814 - Viaduc de Calix - Normandie
- A31 - viaduc de Belleville Grand Est,
- Pont d'Aquitaine - Nouvelle-Aquitaine
- PI de la Tour - Auvergne-Rhône-Alpes
- les bassins du réseau de la DIR Méditerranée - Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon ;
- RN101 VRU - la requalification environnementale (protection de la ressource en eau et faune) - Auvergne-Rhône-Alpes.

Les opérations financées en 2022 dans le cadre du programme de régénération des ouvrages d'art via les crédits du plan de Relance sont les suivantes :

- Réparation du viaduc d'Autreville Phase 1 (A31) - Grand Est
- Réparation de l'OA111 sur le tronçon commun A86-A3 - Ile de France
- Réparation des murs en terre armée sur A126 Ile de France
- Réparation du viaduc du Riou Bourdon RN94 - Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Réparation du pont Puig - Occitanie
- Réparation du viaduc de la Somme A28 - Normandie
- Réparation du pont de Kourou - RN1 - Guyane



**Annexe 4.1.2. Principales opérations ayant fait l'objet d'affectations d'autorisations d'engagement au titre de l'exercice 2022 dans le cadre du développement du réseau routier national des Contrats de plan Etat-régions (CPER) 2015-2020 prolongés jusqu'en 2022.**

Pour l'année 2022, les ressources ont été consacrées en priorité à la poursuite des opérations en cours et, dans la limite des crédits disponibles, à l'engagement en travaux de quelques opérations nouvelles.

Au niveau global, pour l'année 2022, les opérations d'aménagement routier ont été financées à 58,05 % par l'État et à 41,95 % sur les fonds de concours des

collectivités locales. Ces pourcentages de financement des collectivités sont conformes aux attendus.

Les principales opérations qui ont fait l'objet d'affectations d'autorisations d'engagement pour des travaux en 2022 sont les suivantes, montants exprimés en part AFIT France :

Région	Axe	Opération	Montant AFIT France (M€)	Niveau d'exécution
Nouvelle Aquitaine	RN147	Déviations de Lussac-les-Châteaux	46,98	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
PACA	LEO	Liaison Est Ouest Avignon - T2 – intégralité des travaux	39,08	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
Normandie	RN13	Déviations Sud Ouest d'Evreux	33,48	Poursuite des travaux
Bourgogne-Franche Comté	RN7	Aménagement sur place entre Saint-Pierre-le-Moutier et Chantenay-Saint Imbert (section sud)	30 intégralement en plan de relance	Poursuite des travaux
Nouvelle Aquitaine	RN10	Mise aux normes dans la Vienne	25,25	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
Auvergne-Rhône Alpes	RN102	Liaison A75 - Brioude	21,78	Poursuite des travaux
Occitanie	RN124	Mise à 2x2 voies section Gimont – L'Isle-Jourdain	21,15	Poursuite des travaux
Nouvelle Aquitaine	RN21	La Croix Blanche - Monbalen	19,56	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
Nouvelle Aquitaine	RN21	Barreau de Camélat	18	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
Ile-de-France	A104	Contournement est de Roissy	19,46	Poursuite des travaux
Bretagne	RN164	Mise à 2x2 voies de la section Loméven-Plouguernevel (Rostrenen)	22 dont 6 de plan de relance	Poursuite des travaux
Occitanie	RN116	2x2 voies Ille-sur-Têt – Prades Section Prades-Vinça - Déviations de Marquixanes	16	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
Auvergne-Rhône Alpes	RN87	Echangeur du Rondeau (Grenoble)	14,18	Poursuite des travaux
Auvergne-Rhône Alpes	RN7	Déviations de Livron-Loriol	12,37	Poursuite des travaux
Mayotte	RN1	Déviations de Dzoumogné	11,64	Poursuite des travaux

PACA	RN7	Déviations d'Orange - MOA CD84	8,44	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
Nouvelle Aquitaine	RN134	Mise en sécurité entre Pau et Oloron-Sainte-Marie	12 dont 3,8 de plan de relance	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
Occitanie	RN20	Aménagement de la RN20 entre Tarascon et Ax-les-Thermes - traversée d'Ornolac	7,2	Poursuite des travaux
PACA	RN85	Desserte de Digne : section Digne - Malijai	7,11	Poursuite des travaux
Grand Est	A304	Mesures environnementales (protection de captages à Mulhouse)	6,59	Poursuite des travaux
Occitanie	RN116	Aménagement de sécurité Ile-sur-Tet - Espagne	6,25	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
Occitanie	RN20	Protocole Accès Andorre	6	Poursuite des travaux
Nouvelle Aquitaine	A630	Mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux entre A63 et pont Aquitaine (échangeurs 4 à 10)	5,7	Poursuite des travaux
PACA	RN568	Contournement de Martigues Port-de-Bouc	5,63	
Grand Est	A304	Aménagements de sécurité sur les RN4 et RN44	5,3	Poursuite des travaux
Auvergne-Rhône Alpes	A75	Mise aux normes assainissement entre Coudes et Issoire	13,2 dont 5,21 de plan de relance	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
Auvergne-Rhône Alpes	RN122	Déviations Sansac - Aurillac	5,15	Poursuite des travaux
Grand Est	A304	Protections phoniques à Maxéville	5	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
Ile-de-France	RN10	Enfouissement à Trappes	5	Poursuite des travaux
Auvergne-Rhône Alpes	A45 alternatives	Travaux dans le cadre des alternatives à l'A45	4,97	Poursuite des travaux
Nouvelle Aquitaine	A62/RN89	Protections acoustiques	4,51	Poursuite des travaux
Grand Est	A304	Y ardennais branche ouest, prolongement de l'A34 vers la Belgique	4,05	Poursuite des travaux
Nouvelle Aquitaine	RRN	Mesures environnementales	4,03	Poursuite des travaux

Les ressources ont également permis de réaliser des études dont les principales ont concerné les opérations suivantes :

Régions concernées	Etudes réalisées
Nouvelle Aquitaine	Les opérations de la RN147 et des études de concessibilité de l'itinéraire Poitiers – Limoges
	A63 - études de concession autoroutière entre Salles et St Geours de Maremme
Auvergne Rhône Alpes	Les opérations de la RN7 dans la Loire et l'Allier
	Les opérations de la RN122
Bourgogne-Franche Comté	RN19 : Héricourt - Sévenans
Provence Alpes Côte d'Azur	Liaison Fos-Salon
	Contournement d'Arles
Grand Est	Projet autoroutier A31bis



### Annexe 4.1.3. Principales opérations financées en 2022 dans le cadre du programme de mise en sécurité des tunnels du réseau routier national

- La fin des travaux de la mise en sécurité des tunnels des travaux de la tranchée couverte de Firminy ;
- La poursuite de la mise en sécurité des tunnels en Île-de-France : travaux des tunnels de Fresnes et Antony et du tunnel de Fontenay ;
- Les travaux de mise en sécurité du tunnel de la Grand Mare.

### Annexe 4.1.4. Principales actions financées en 2022 dans le cadre du programme d'aménagements de sécurité

- les aménagements découlant des démarches SURE, notamment sur l'A42 (Rhône) et sur les RN 147 (Haute-Vienne), RN57 (Haute-Saône), RN36 (Seine-et-Marne), RN88 (Haute-Loire), RN 102 (Haute-Loire et Ardèche), RN568 (Bouches-du-Rhône), RN 113 (Gard), RN136 (rocade de Rennes), ainsi qu'aux abords des routes nationales à Mayotte et en Guyane ;
- la lutte contre les prises à contresens par le renforcement de la signalisation au niveau des échangeurs et des aires de repos et de service ;
- le traitement des obstacles latéraux ;
- les aménagements sur routes à forte pente ;
- la sécurisation des passages à niveau non préoccupants ;
- la lutte contre l'hypovigilance sur autoroute par l'implantation de dispositifs d'alerte sonore en rive droite de chaussée ;
- les aménagements pour la sécurité des agents (sécurisation des accès aux équipements dynamiques d'exploitation, pré-séquençage des signalisations temporaires, installation d'ITPC à ouverture rapide, minéralisation de TPC).

### Annexe 4.1.5. Principales actions financées en 2022 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

- la modernisation des réseaux et des équipements de gestion de trafic en Île-de-France et la révision du Schéma Directeur des Voies Réservées en Île-de-France ;
- la modernisation de la voie auxiliaire du tronçon commun A4/A86 en Ile-de-France ;
- l'achèvement de la régulation dynamique des vitesses sur l'A63 aux abords de la métropole bordelaise ;
- les mesures prévues aux schémas directeurs d'agglomération et de gestion du trafic pour Rennes et Nantes, telles que des voies réservées, de l'amélioration de la lisibilité de parc relais, de la régulation d'accès, le développement d'outils de partage avec les collectivités, etc...
- l'achèvement de la régulation dynamique des vitesses sur l'A1 aux abords de la métropole lilloise ;
- l'extension de la régulation de vitesse sur le sillon lorrain ;
- l'équipement de la N113 au niveau de la traversée d'Arles pour l'amélioration de la gestion de crise ;
- l'évolution des systèmes d'aide à la gestion du trafic des DIR ;
- l'évolution du système d'information national de l'information routière (TIPI, Bison Futé), incluant webcams Bison Futé ;
- la Sécurisation cyber des infrastructures en DIR.

Les opérations financées en 2022 dans le domaine des voies réservées et du contrôle de sanction automatisé via les crédits du plan de Relance sont les suivantes :

#### Au titre des voies réservées :

- Voie réservée aux bus sur la RN118 dans le sens Vélizy - Paris (dite « Paris 1 ») dans l'Essonne ;
- Voie réservée aux bus sur l'A83 près de Nantes ;
- Voie réservée aux bus sur la RN137 près de Rennes ;
- Voie réservée aux bus et au covoiturage sur l'A1 près de Lille ;
- Voie réservée aux bus sur l'A22 près de Lille ;
- Voie réservée aux bus sur l'A50 entre Jarret et Florian près de Marseille ;
- Etudes et engagement des premiers travaux pour l'aménagement de 5 voies réservées aux bus et au covoiturage en Ile-de-France ;
- Evolution de voies réservées aux bus existantes en voies réservées aux bus et au covoiturage sur l'A7 entre Plombières et St Charles à Marseille et sur l'A502 près d'Aubagne.

#### Au titre du contrôle automatisé :

- Développement des systèmes d'information nécessaires au contrôle automatisé des voies réservées et des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ;
- Etudes et conventions diverses (assistance à maîtrise d'ouvrage, évaluation, homologation, ...)
- Installation de dispositifs de vidéo-verbalisation sur les premières voies réservées aux bus et au covoiturage.



## Annexe 4.1.6. Autres actions financées dans le cadre de conventions spécifiques routières RCEA

En 2022, l'intégralité des 100 M€ d'AE AFIT France programmées a été affectée. Les affectations d'AE ont exclusivement concerné la phase 2.

Axe	Opération	Montant AFIT France (M€)	Niveau d'exécution
RN70	RCEA 2 Branche nord - Traversée de Blanzay - Blanzay centre	34,8	Poursuite des travaux
RN70	RCEA 2 Branche nord - Montceau – Gélénard	24,6	Démarrage d'une phase fonctionnelle de travaux
RN79	RCEA 2 Branche sud - Clermain – Sainte Cécile	22,4	Poursuite des travaux
RN79	RCEA 2 Branche sud - La Fourche Col des Vaux	7,9	Poursuite des travaux
RN79	RCEA 2 Branche sud - Brandon – Clermain	5,6	Poursuite des travaux
RN70	RCEA 2 Branche nord - Palinges – RD 25	1,2	Poursuite des travaux
RN79	RCEA 2 Branche sud - La Chapelle du Mont de France - Col des Vaux Est phase 2	3,5	Poursuite des travaux

## Annexe 4.2. Le transport ferroviaire

Annexe 4.2.1 - Principales opérations ferroviaires financées, au titre de l'exercice 2021, dans le cadre des Contrats de Plan État Région (CPER) 2015-2020 prolongés jusqu'en 2022.

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

Zones concernées	Principales opérations ferroviaires financées (CPER)	Montants (M€)
Grand Est	Régénération des lignes ferroviaires de desserte fine	19,4
Grand Est et Ile-de-France	Electrification de la ligne Paris-Troyes	10,8
Ile-de-France	Installations fixes de traction électrique de la section Melun-Montereau	1,9
Nouvelle Aquitaine	SEM de Bordeaux	2,0
	IPCS Bordeaux-Hendaye	3,4
	IPCS sur la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse)	3,6
	Régénération de la ligne Poitiers-Limoges	20,1
	Régénération de diverses lignes de desserte fine : Angoulême-Limoges, Saintes-Royan, Périgueux-Niversac-Brive, Saintes-Saint-Mariens...	12,6
Auvergne-Rhône-Alpes	Nœud ferroviaire lyonnais	5,0
	Régénération de la ligne Montluçon-Vallon	16,3
	Régénération de la ligne Brioude-Langogne	5,5
	Etudes et travaux sur diverses lignes ferroviaires de desserte fine : Arvant-Aurillac, Commentry-Gannat, Grenoble-Gap...	9,9
Bourgogne – Franche-Comté	Accessibilité des gares	3,5
	Ligne des Horlogers (Besançon – Le Locle)	14,7
	Voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)	30,2
Bretagne	Régénération de la ligne Lamballe-Dol	13,9
	Ligne Brest-Quimper	5,6
	Pôles d'échange multimodaux de Quimper, Brest et Vannes	2,4
Centre – Val-de-Loire	Régénération de la ligne Chartres – Courtaulin	5,3



Corse	CCVU de l'antenne Ponte-Leccia Calvi - CCVU Balagne	2,0
Normandie	Confortement de la tranchée couverte de Rouen	1,8
Occitanie	Régénération de la ligne des Cévennes	3,8
	Régénération de la ligne de l'Aubrac	12,8
	Etudes et travaux de régénération de diverses petites lignes : Train Jaune, lignes Tarn-Aveyron, Brive-Rodez, Nîmes-Le-Grau-du-Roy...	22,5
Hauts-de-France	Aménagement du noeud de Creil	16,1
	Modernisation de la voie mère de desserte du port de Calais	3,6
	Régénération de la ligne Douai-Cambrai	18,0
PACA	Ligne Mandelieu – Vintimille (aiguillage de Cagnes)	5,4
	Ligne Nice – Breil : travaux de sécurisation et études	4,0
Pays de la Loire	Modernisation de la ligne Nantes-Angers-Sablé	2,3
	Contournement ferroviaire des sites industriels de Donges – travaux	2,7
	Modernisation de la ligne Clisson-Cholet	7,0

#### Annexe 4.2.2 - Principales opérations financées, au titre de l'exercice 2022, dans le cadre de la sécurité des transports ferroviaires et guidés (passages à niveau et tunnels).

Il s'agit de poursuivre les études et les travaux de suppression des passages à niveau (PN) les plus dangereux par la construction d'ouvrages d'art et d'améliorer la sécurité des autres passages à niveau par l'étude et la mise en place d'équipements supplémentaires permettant une meilleure perception de leur approche :

Pour les PN du réseau routier national, des engagements ont été réalisés pour supprimer le PN 30 de Lagny le Sec (60).

Pour les PN hors réseau routier national, en 2022, le dialogue de gestion mis en place depuis 2020 avec les DREAL a permis de financer les études et/ou les travaux de suppression par constructions d'ouvrage d'art notamment des PN suivants :

- PN 4 de Deuil-La Barre (95) - 9,69 M€ ;
- PN 27 de Brignoud (38) - 9,15 M€ ;
- PN 4 de Saint-Grégoire (35) - 5,33 M€.

Ce dialogue de gestion a aussi permis le financement de projets d'aménagement de passages à niveau (mesure n° 8 du plan d'actions pour améliorer la sécurisation des passages à niveau) pour un montant total de 5,81 M€.

Pour ce qui concerne les tunnels ferroviaires, en 2022, aucune AE n'a été mise en place pour des opérations de sécurisation de ces tunnels.

#### Annexe 4.2.3 - Principales opérations financées, au titre de l'exercice 2022, dans le cadre de la mise en accessibilité de quais de gares ferroviaires pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Les études et travaux objet de la convention signée en 2022 portent, selon les cas, sur :

- **la traversée des voies en gare :**

- l'adaptation du platelage en termes de largeur et adaptation de l'interface platelage / quai en termes de pente ;
- la création ou l'adaptation des passerelles (revêtement de sol), des souterrains (revêtement de sol, éclairage) et des escaliers fixes (EF) existants (peinture des pre-

mières et dernières contremarches en contrasté, double lisses, nez de marches antidérapants, bandes d'éveil à la vigilance podotactile en haut de chaque volée de marches notamment) ;

- la création ou l'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,..) ;
- la mise en place d'ascenseurs ou d'élévateurs etc.



- **les quais :**

- la mise en place de bandes d'éveil à la vigilance podotactile en bordure sur la longueur utile des quais ;
- la reprise de revêtement de sol ;
- l'adaptation du niveau d'éclairage et des équipements pour garantir des largeurs de cheminement suffisantes etc.

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 mais fréquemment, rehaussement de quai pour limiter les lacunes verticales et horizontales pour l'accès au plancher des trains etc.

- **l'interface quai/train :**

- dans les gares avec du personnel accueillant des trains

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

Conventions	Montants (K€)
Auvergne-Rhône-Alpes : Montluçon-Ville (lancement des travaux)	3 500
Auvergne-Rhône-Alpes : Belleville-sur-Saône (lancement des travaux)	2 5934
Auvergne-Rhône-Alpes : Bourgoin-Jailleu (complément de travaux)	447
Auvergne-Rhône-Alpes : La Verpillère (études d'avant-projet)	225
Bourgogne-Franche-Comté : Decize (lancement des travaux)	1 221
Bourgogne-Franche-Comté : Montchanin (lancement des travaux)	744
Bourgogne-Franche-Comté : Nevers (études d'avant-projet)	527
Bourgogne-Franche-Comté : Chalon-sur-Saone (études de projet)	418
Bourgogne-Franche-Comté : Mouchard (études de projet)	125
Bourgogne-Franche-Comté : Maçon-Ville (études dossier consultation entreprises)	104
Bretagne : Lamballe (complement de travaux)	187
Centre-Val-de-Loire : Chinon (lancement des travaux)	600
Centre-Val-de-Loire : Orléans-Centre (études d'avant-projet)	254
Grand-Est : Charleville-Mézières (lancement des travaux)	1 679
Grand-Est : Lunéville (lancement des travaux)	1 173



Grand-Est : Chalons-en-Champagne (complement de travaux)	235
Hauts-de-France : Maubeuge (lancement des travaux)	2 750
Hauts-de-France : Aulnoye-Aymeries (lancement des travaux)	2 625
Hauts-de-France : Saint-Quentin (complément de travaux)	2 016
Hauts-de-France : Crépy-en-Valois (lancement des travaux)	1 051
Hauts-de-France : Compiègne (études d'avant-projet)	322
Hauts-de-France : Creil (études d'avant-projet)	311
Hauts-de-France : Calais-Frethun TGV (études projet)	250
Hauts-de-France : Boulogne-Ville (études préliminaires)	150
Hauts-de-France : Orry-la-Ville – Coye (études d'avant-projet)	141
Ile-de-France : Paris-Austerlitz (poursuite des études et lancement des premiers travaux)	3 013
Ile-de-France : Paris-Est (complement de travaux)	500
Nouvelle-Aquitaine : Périgueux (complement de travaux)	1 820
Nouvelle-Aquitaine : Brive-la-Gaillarde (études de projet)	225
Nouvelle-Aquitaine : Chatellerauld (études de projet)	225
Nouvelle-Aquitaine : Limoges (études de projet)	175
Normandie : Le Tréport – Mers-les-Bains (études d'avant-projet)	125
Occitanie : Moissac (lancement des travaux)	1 309
Occitanie : Sète (lancement des travaux)	1 098
Occitanie : Marvejols (lancement des travaux)	474
Occitanie : Saint-Gaudens (complément de travaux)	448
Occitanie : Bédarieux (lancement des travaux)	433
Occitanie : Montauban-Ville-Bourbon (études de projet)	183
Occitanie : Agde (études d'avant-projet)	150
Occitanie : Nîmes (études de projet)	145
Occitanie : Latour-de-Carol (lancement des travaux – phase 1)	126
Occitanie : Carcassonne (études de projet)	114
Pays-de-La-Loire : Le Mans (études de projet)	106
Provence-Alpes-Côte-d'Azur : Arles (lancement des travaux)	2 242
Provence-Alpes-Côte-d'Azur : Mandelieu (lancement des travaux)	1 567
Provence-Alpes-Côte-d'Azur : Briançon (lancement des travaux)	1 375

**Annexe 4.2.4 - Principales opérations financées, au titre de l'exercice 2022, dans le cadre de la régénération des lignes capillaires fret.**

Zones concernées	Principales opérations de régénération financées	Montants (K€)	Crédits du plan de relance (UE et France)
Grand-Est	Ligne de fret Coolus - Luyères	10 120	
Grand-Est	Ligne de fret Troyes Polisot	2 108	
Grand-Est	Ligne de fret Oiry-Esternay	13 153	12 160
Grand-Est	Ligne de fret Pont Saint Vincent - Rosières	2 923	2 923
Grand-Est	Ligne de fret Saint Louis - Huingue	536	
Grand-Est	Ligne de fret Neufchateau - Gironcourt	400	400
Grand-Est	Voies du port de Strasbourg	239	
Grand-Est	Ligne de fret Xeuilley - Pont Saint Vincent	412	412
Grand-Est	Ligne de fret Saint Hilaire - Suippes	550	550
Grand-Est	Ligne de fret Vitry - Brienne	1 000	1000
Provence-Alpes-Côte	Ligne de fret Les Arcs - Draguignan	2 500	2500



d'Azur			
Bretagne	Ligne de fret Auray - Pontivy - Saint Gérard	297	297
Hauts-de-France	Ligne de fret Mezy - Artonges	1355	1355
Hauts-de-France	Ligne de fret Compiègne - Lamotte	272	
Hauts-de-France	Ligne de fret Desvres-Hesdigneuls	5 390	5 390
Nouvelle-Aquitaine	Ligne de fret Parthenay - St Varent	6 828	6 828
Nouvelle-Aquitaine	Ligne de fret Laluque - Tartas	1 370	1 370
Pays-de-la-Loire	Ligne de fret Château Gontier - Sablé sur Sarthe	12 067	12 067
Centre-Val-de-Loire	Ligne de fret Gien - Nevoy	1 433	1 433
Centre-Val-de-Loire	Ligne de fret Montargis-Quiers	1 388	1 388
Occitanie	Ligne Rivesaltes - Axat	1 500	1 500
Ile-de-France	Ligne de fret Malesherbes - La Chapelle La Reine	1 500	1 500

### Annexe 4.3. Les ports maritimes

#### Annexe 4.3.1 - Opérations inscrites au volet portuaire des contrats de plans Etat-Régions (CPER) et CPIER 2015-2022 (Montant des AE engagées en M€)

Ports concernés	Principales opérations au volet portuaire	Montant AE 2022 (M€)	Imputation budgétaire
GPM Dunkerque	Projet CAP 2020 (dont études d'impact environnementales)	5,7	France Relance
HAROPA DT Le Havre	Ecluse François 1er	0,451	CPER 2015-2020->2022
	Développement des terminaux à conteneurs	9,82	CPER 2015-2020->2022
	Travaux accès fluvial à PORT 2000	3,6	
	Terrains "clés en main" pour l'accueil de nouvelles industries sur la Zone industrielle du Havre	6,5	
	Electrification des quais pour les terminaux à conteneurs	4	France Relance
	Optimisation des interfaces ferroviaires sur Port 2000	4,8	
	Accueil de l'éolien offshore au port du Havre	9	
HAROPA DT Rouen	Création plateforme multimodale site Petroplus	4,433	CPER 2015-2020->2022
	Réseau routier portuaire	1,24	
	Amélioration de la qualité des eaux de Seine	2,4	France Relance



	Branchement électrique à quai pour les terminaux croisière maritime de Honfleur et Rouen	4,52	
	Plateforme trimodale de distribution urbaine	2,04	
GPM Marseille	Création d'une plate-forme au bassin Mirabeau	1,25	CPER 2015-2020->2022
	Amélioration et fiabilisation de la desserte ferroviaire des bassins Est – Mourepiane phase 1	6	France Relance
	Verdissement du parc automobile	0,8	
GPM Nantes Saint-Nazaire	Aménagement de la zone logistique de Cheviré	0,45	CPER 2015-2020->2022
	Etudes relatives à l'infrastructure pour l'éolien offshore à Saint-Nazaire	0,8	
	Régénération des ouvrages mobiles et des écluses de Saint-Nazaire – EMR	1,35	
	Amélioration des accès portuaires pour l'accueil des nouvelles industries	1	France Relance
	Développement du report modal sur la logistique et pour les industries (plateforme Plug&Play de Montoir) - phases 1&2	3,87	
	Électrification et performance énergétique des activités portuaires	0,40	
GPM La Rochelle	Aménagement de la Repentie	1,31	CPER 2015-2020->2022
	Développement du terminal de Chef de Baie	2,1	
	Projet HyFret (Production d'hydrogène et utilisation de locotracteurs à hydrogène pour le transport ferroviaire portuaire)	1,5	France Relance
GPM Guadeloupe	Extension du quai 12	4,6	CPER 2015-2020->2022
GPM Martinique	Amélioration de la résilience des infrastructures du GPMLM au changement climatique	0,35	France Relance
	Modernisation et verdissement du bassin de radoub	0,35	
	Projet Smartgrid	4,52	
GPM La Réunion	Sécurisation électrique du Port Est	3	CPER 2015-2020->2022



	Réhabilitation du Magasin 90 en Ateliers de l'Océan (pour le dock flottant)	0,9	France Relance
Port autonome Strasbourg	Electrification accueil bateaux gare fluviale	1,55	France Relance

Total des dépenses AE portuaires 2022 : 95,4 (M€) dont 60,5 (M€) au titre de France Relance.

#### Annexe 4.4. Les transports collectifs en agglomération (et modes alternatifs à l'automobile)

##### Annexe 4.4.1 - Principales opérations de transport collectif urbain du contrat de plan État-région d'Île-de-France 2015-2020 jusqu'à 2022 financées en 2022

Les projets ayant bénéficié des autorisations d'engagement les plus importantes en 2022 (supérieures ou égales à 15 M€ d'AE) sont :

Les projets	Montant (M€)
le prolongement du RER E à l'Ouest « EOLE »	425,6
le prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny-Bois-Perrier	46,2
le prolongement de la ligne de tramway 1 à Val-de-Fontenay	21,7
<b>la création de la ligne de tram-train T12 Massy-Evry</b>	19,4
le volet infrastructures du schéma directeur du matériel roulant du RER B	16,9

##### Annexe 4.4.2 - Liste des opérations relatives à l'intermodalité et aux modes doux inscrites dans les contrats de plan État-région 2015-2020 prolongés jusqu'en 2022 et autres contrats territoriaux financées en 2022

- les études en vue du schéma directeur d'accessibilité du secteur de l'aéroport Nantes Atlantique (350 k€ d'AE), pour lequel un scénario a été retenu par les collectivités et l'Etat au début de l'année 2021
- les études multimodales sur l'aire urbaine toulousaine (130 k€ d'AE)



Depuis sa création, l'AFIT France cofinance directement les projets d'infrastructures de transports collectifs en site propre (métro, tramway, bus à haut niveau de service, etc.) situés dans les agglomérations de province. Une ligne budgétaire de l'Agence est ainsi dédiée aux transports collectifs d'agglomération hors CPER.

La très grande majorité de ces projets est constituée des opérations retenues par l'État lors d'appels à projets dédiés. Un premier appel à projets de ce type a été lancé en 2008 (750 M€ de part AFIT France), un deuxième en 2010 (390 M€ de part AFIT France), un troisième en 2013 (450 M€ de l'AFIT France) et enfin un quatrième en 2020 (900 M€ de l'AFIT France dont 450 M€ via le Plan France Relance).

Les subventions de l'AFIT France sont délivrées après la passation d'une convention de financement pour chaque projet avec son maître d'ouvrage. Sa signature et l'engagement comptable correspondant interviennent en général l'année de démarrage des travaux. Les paiements de l'AFIT France s'effectuent au prorata de l'avancement des dépenses réalisées sur demande du maître d'ouvrage. Sauf dérogation temporelle exceptionnelle obtenue au niveau ministérielle, les projets des deux premiers appels à projets ne sont plus conventionnables en 2021.

Le plan France Relance 2020-2022 a en outre retenu la réalisation de la troisième ligne de métro de Toulouse dont les crédits correspondants (200 M€) ont été engagés par l'AFIT France en 2021.

### Autorisation d'engagements et crédits de paiements consommés en 2022

Le montant d'autorisations d'engagement consommé en 2022 atteint 88 M€ dont 71 M€ pour le seul AAP 4. Cette consommation est portée par le projet d'extension du tramway F de l'Eurométropole de Strasbourg et le projet de BHNS pour le Syndicat mixte de l'agglomération clermontoise, pour des subventions de respectivement 15 M€ et 22 M€.

La consommation de CP pour l'année 2022 est de 57M€.

### Point sur le quatrième appel à projets dont les résultats ont été annoncés en 2021

Le quatrième appel à projets sur les transports collectifs en site propre et les pôles d'échanges multimodaux a été lancé par l'État le 15 décembre 2020. 199 dossiers de candidatures ont été déposés, dont 12 dossiers transférés à part vers le plan Marseille en Grand (cf. supra).

L'enveloppe qui y est consacrée pour la période 2021-2025 est de 900 M€ de l'AFIT France, dont la moitié en provenance du plan France relance. Les résultats des lauréats de l'appel à projets bénéficiaires d'une subvention ont été annoncés par le Premier ministre le 6 octobre 2021. 159 dossiers ont été retenus, représentant 162 projets dont 98 de transports collectifs en site propre et 64 de pôles d'échanges.

Les travaux doivent démarrer avant fin 2025 pour que la subvention soit confirmée. Le cas échéant, les projets seront alors conventionnés par l'AFIT France. Les crédits correspondants seront consommés à partir de 2022.

### Point sur le plan « Marseille en Grand » annoncé en 2021

Compte tenu du retard de la métropole Aix-Marseille-Provence en matière de transport, le Président de la République a annoncé le 2 septembre 2021 lors de sa présentation du plan « Marseille en Grand » une enveloppe de 256 M€ de subventions directes (et 744 M€ d'avances remboursables qui ne concernent pas l'AFIT France) en faveur des projets de transports en commun de la métropole. Ces subventions ont fait l'objet de première conventions de financement, notamment en direction du PEM de plan de campagne, du BHNS B4 Gèze - La Fourragère, du projet de ligne Chronobus, du projet NEOMMA de renouvellement du métro, du projet d'extensions Nord et Sud de la ligne T3 du Tramway de Marseille et du projet Valtram, pour un total de 60 M€ de subventions pour l'année 2022.



Cette note a pour objet de faire un point d’avancement à fin 2022 des consommations du fonds mobilités actives.

Logé au sein de l’AFIT France, le fonds mobilités active a attribué 410M€ (y compris 145M€ du plan de relance) sur la période 2019-2022. Il a fait l’objet de 5 appels à projets depuis son lancement et d’un dispositif spécifique

concernant le stationnement vélo en gare. L’objet du fonds est de soutenir financièrement les maîtres d’ouvrage d’infrastructures cyclables afin de développer les itinéraires sécurisés, résorber les points noirs, installer du stationnement...

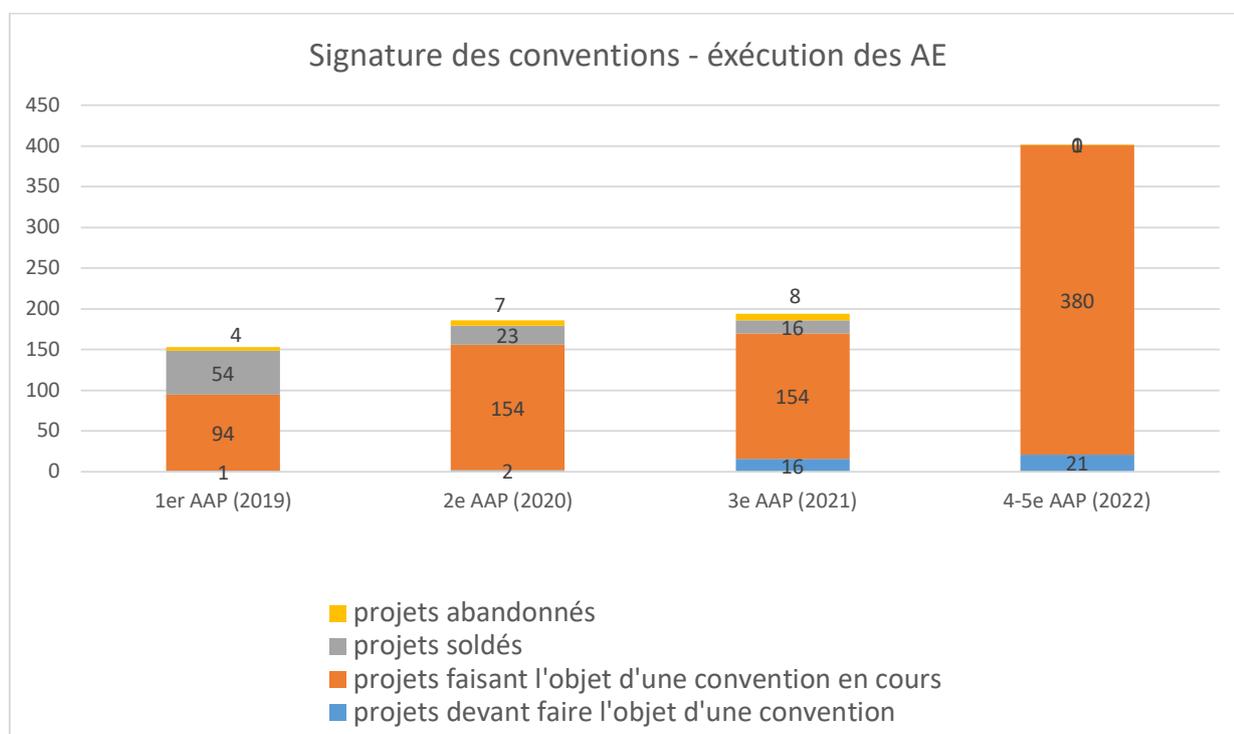
### Premier bilan des 5 appels à projets fonds mobilités actives

L’analyse porte sur les projets ; une même convention pouvant traiter de plusieurs projets.

#### Un succès croissant des appels à projets.

Le nombre de projets déposés va en s’accroissant malgré des conditions qui se sont globalement resserrées. A noter que le nombre de projets lauréats a été restreint lors des deux derniers appels à projets, compte tenu des enveloppes disponibles.

	1er AAP (2019)		2e AAP (2020)		3e AAP (2021)		4e AAP (2022)		5e AAP (2022)		total	
date d'annonce des lauréats	sept-19		sept-20		févr-21		mars-22		juin-22			
Nombre de projets déposés	275		301		311		136		659		1682	
nombre de projets lauréats	153	56%	186	62%	194	62%	62	46%	340	52%	935	56%



## Signature des conventions et engagements des crédits

	1er AAP (2019)	2e AAP (2020)	3e AAP (2021)	4e AAP (2022)	5e AAP (2022)	total
<b>nombre de projets lauréats</b>	<b>153</b>	<b>186</b>	<b>194</b>	<b>62</b>	<b>340</b>	<b>935</b>
nombre de projets devant faire l'objet d'une convention	1	2	16	21	0	40
nombre de projets faisant l'objet d'une convention en cours	94	154	154	40	340	782
nombre de projet soldés	54	23	16	0	0	93
nombre de projets abandonnés	4	7	8	1	0	20

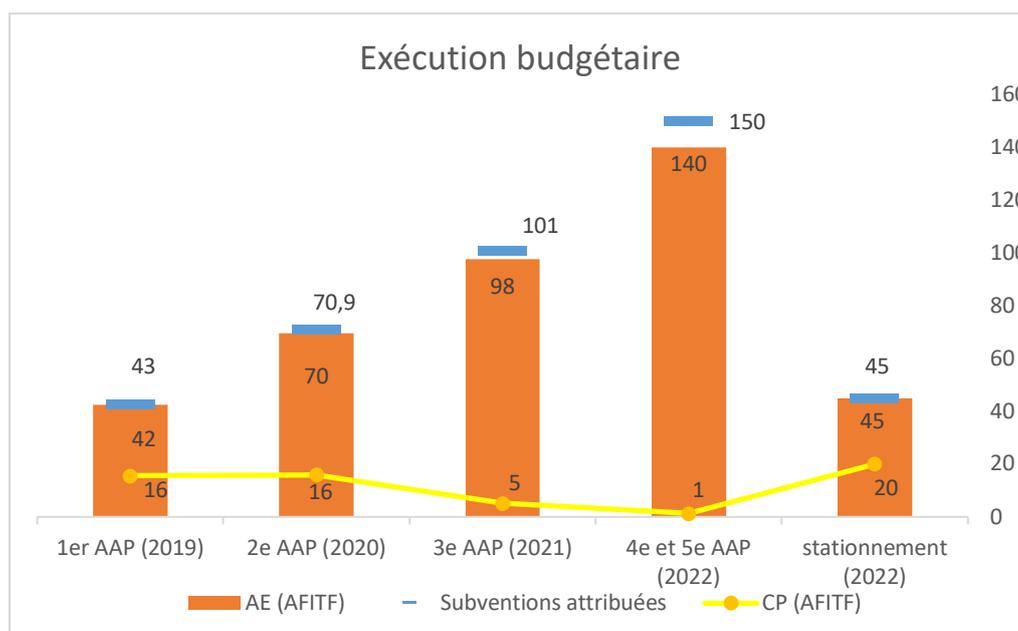
*dont conventions AFIT France*

nombre de projets faisant l'objet d'une convention en cours	35	49	43			127
nombre de projet soldés	2	0	1			3
<b>total</b>	<b>37</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>134</b>

L'ensemble des conventions en paiement direct AFIT France ont été engagées. À noter que les crédits des 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> appels à projets sont entièrement délégués aux DREALs sous forme de fonds de concours.

« stationnements vélo en gare » ont été signées soit avec SNCF Gares et Connexions, soit avec la collectivité locale maître d'ouvrage.

Au total, 4 % des conventions restent à signer principalement sur le 4<sup>e</sup> AAP. Par ailleurs, l'ensemble des 49 conventions



93 projets sont soldés (10%) dont 3 sur des conventions AFIT France. 1/3 des projets du premier AAP sont soldés, 3 ans après l'attribution.

À fin décembre, sur 410 M€ de subventions attribuées, **96% des AE** étaient engagées au niveau de l'AFIT France (paiement direct et fonds de concours au 203). Ce pourcentage est de 92% en considérant les engagements réellement pris sur le programme 203.

À noter que 2M€ d'AE fonds de concours non consommés sur les projets abandonnés ou revus à la baisse financièrement, ont été affectés à la réalisation des aménagements cyclables pour les jeux olympiques.

### Consommations de crédits

M€	1er AAP (2019)		2e AAP (2020)		3e AAP (2021)		4e AAP (2022)		5e AAP (2022)		Stationnement		Total	
<b>Subventions attribuées</b>	<b>43</b>		<b>71</b>		<b>101</b>		<b>50</b>		<b>100</b>		<b>45</b>		<b>410</b>	
AE	42	99%	70	98%	98	97%	40	80%	100	100%	45	100%	395	96%
CP	16	37%	16	23%	5	5%	0	0%	0	0%	25	44%	62	16%

À fin décembre, 62M€ ont été dépensés sur le fonds mobilités actives, principalement sur les deux premiers appels à projets et le stationnement (soit 16% des engagements). Les valeurs sont respectivement de 48M€ et 12% en prenant en compte les dépenses effectives sur le programme 203.

Le taux de consommation des AE engagées est de 37% pour le 1er AAP et 23% pour le 2e AAP.

### Les démarches en cours

Un 6<sup>e</sup> appel à projets a été lancé en janvier 2023 et sera attribué en juillet, à hauteur de 100M€. Un appel à territoires cyclables est par ailleurs en cours de mise au point pour un montant total non encore arbitré qui devrait être attribué en 2023.

10M€ supplémentaires sont également attribués à la mise en cyclabilité des jeux olympiques.



La convention relative au financement d'actions afférentes à la gestion, à l'aménagement et à la protection du littoral, qui relève du champ de la DGALN, a alimenté en 2022 le programme 113 « paysages, eau et biodiversité » (PEB) de **5 M€ en AE et de 5 M€ en CP** en fonds de concours.

Cette convention annuelle entre l'AFIT France et la DGALN constitue aujourd'hui la **principale source permettant à l'État de cofinancer des actions de lutte contre l'érosion côtière et d'adaptation des territoires au recul du trait de côte**, telles que préconisée par la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte (SNGITC).

Le recul du trait de côte est la conséquence de l'érosion côtière, phénomène d'origine naturelle accéléré par les activités humaines, qui touche près d'un quart du littoral français, et qui sera très fortement accentué dans les années à venir par les effets du dérèglement climatique. L'élévation du niveau marin et l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes climatiques extrêmes viendront ainsi accentuer la vulnérabilité des territoires littoraux.

La contribution de l'AFIT France à la politique de gestion intégrée du trait de côte et d'adaptation des territoires littoraux aux effets du changement climatique permet ainsi à l'Etat de concourir à la réalisation d'opérations nécessaires à une traduction opérationnelle et territorialisée des orientations de la SNGITC.

### Ces financements viennent en complément :

- de l'unité d'action du programme 113 dédiée à la gestion, à la surveillance et à l'entretien du domaine public maritime naturel ;
- de l'axe 2 du Fonds vert relatif à l'accompagnement pour l'adaptation des territoires littoraux au recul du trait de côte
- des interventions du fonds de prévention des risques naturels majeurs (FPRNM) qui n'a pas vocation à financer des mesures préventives sur l'érosion côtière, notamment lorsque celles-ci portent sur les milieux dunaires et sableux.

La répartition entre BOP des **crédits consommés** s'est effectuée ainsi en 2022 :

	AE	CP
Bretagne	0 €	407 030 €
Corse	48 000 €	27 096 €
Guadeloupe	63 477 €	49 834 €
Guyane	986 663	410 159 €
Hauts de France	911 758 €	266 621 €
Martinique	380 501 €	370 629 €
Mayotte	15 300 €	26 300 €
Normandie	172 901 €	319 792 €
Nouvelle Aquitaine	253 828 €	143 856 €
Occitanie	118 082 €	116 041 €
PACA	473 026 €	1 052 675 €
Pays de la Loire	93 395 €	306 167 €
Réunion	562 559 €	200 587 €
Saint-Pierre et Miquelon	426 152 €	416 812 €
BOP central	4 066 250 €	3 068 000 €
<b>Total</b>	<b>8 552 125 €</b>	<b>7 181 599 €</b>
<b>Total en % des crédits AFIT France programmés en 2022</b>	<b>93,83%</b>	<b>85,53%</b>

En 2022, **210 opérations ont été poursuivies ou initiées en France métropolitaine et dans les collectivités outre-mer** pour favoriser la résilience des territoires littoraux et portées principalement par les collectivités ou le Conservatoire du Littoral.

En 2022, l'enveloppe littorale de l'AFIT France a permis de contribuer à de nombreuses opérations de renaturation et de réhabilitation du caractère naturel de certains sites. Dans le cadre des dispositions « trait de côte » de la loi Climat et Résilience, des animations sont réalisées dans les territoires pour favoriser l'émergence de projets d'aménagement. Les crédits AFIT France permettront de financer les solutions fondées sur la nature qui font leur preuve et soulignent la limite des constructions en dur. Pour mettre à jour les documents d'urbanisme de façon pertinente, la loi **la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets**, dite loi « Climat & Résilience » prévoit que les communes les plus vulnérables face au recul du trait de côte bénéficient d'**outils spécifiques** afin de faciliter leur adaptation. Le travail débute par l'**élaboration de cartes locales de projection du recul du trait de côte**.

Les opérations financées par des crédits du fonds de concours de l'AFIT France dans le cadre de cette convention répondent donc aux enjeux de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte en cours d'actualisation à la suite à l'adoption de la loi « climat et résilience ». Les crédits de l'AFIT France permettront d'accompagner davantage de projets stratégiques au niveau local.

A titre d'illustration sont mentionnées ci-après quelques opérations de gestion intégrée du trait de côte ayant bénéficié du concours de l'AFIT France en 2022.

**Travaux de restauration des milieux favorisant la libre évolution du rivage et l'amélioration de la résilience des territoires littoraux face aux risques.**

- **Occitanie : travaux de restauration du cordon dunaire à Leucate** (171 080 € dont 59 878 € AFIT France 35 %). Projet lauréat de l'appel à projets national « des solutions fondées sur la nature pour des territoires littoraux résilients » lancé en 2019 par le ministère de la transition écologique.

L'objectif de ce projet est de mener une action à grande échelle, sur le secteur touristique de Port-Leucate, pour stopper les percées dunaires causées par les tempêtes et restaurer le cordon dunaire, notamment via la pose de ganivelles, de peignes hydrauliques et la suppression de 30 accès à la plage. La commune de Leucate s'engage à assurer pendant 5 ans un suivi de l'impact de ces travaux. En 2022, celle-ci a poursuivi la mise en place des protections (20 % posées) et a procédé à l'achat de nouveaux équipements (ganivelles, peignes). L'opération devrait s'achever avant fin 2023.

- **Occitanie : travaux de restauration douce du cordon dunaire des Baronnets au Grau du Roi** (120 176 € dont 84 123 € AFIT France soit 70 %). Projet lauréat de l'appel à projets national « des solutions fondées sur la nature pour des territoires littoraux résilients » lancé en 2019 par le ministère de la transition écologique.

L'objectif du projet est de renforcer l'arrière du cordon dunaire naturel tout en le reliant au cordon de seconde ligne achevé en 2016 sur ce secteur des Baronnets. De nombreuses techniques de génie écologique sont prévues et se combinent : mise en place d'ouvrages à effet brise-vent, apport sableux, paillage, végétalisation.

Un important volet dédié à la sensibilisation est également prévu. L'année 2022 a été consacrée à la suite des études de conception du projet et à l'obtention des autorisations administratives nécessaires. Les travaux devraient démarrer début février 2023 pour s'achever fin 2023.



Crédit photo : DGALN



- **Guadeloupe** : « Interface entre mer et mangrove, renaturation du littoral de Port-Louis nord en forêt domaniale du littoral » 185 085 € AFIT France (70% du coût total du projet).

Projet lauréat de l'appel à projets national « des solutions fondées sur la nature pour des territoires littoraux résilients ».



Crédit photo : DGALN

Travaux de protection contre l'érosion au moyen de techniques « douces » tenant compte de la dynamique sédimentaire.

- **Normandie (Manche)** : Travaux de protection contre l'érosion par la mise en place de fascines sur différents secteurs du littoral de la Manche.

Par exemple, la commune de Bréhal a bénéficié de 40 081€ de subvention AFIT France (50 % du coût total de l'opération). L'association syndicale autorisée de la commune de Réville a également bénéficié d'une subvention de l'AFIT France de 30 984,74€ pour une opération du même type (66 % du coût total de l'opération).

Afin d'aider les porteurs de projets à la mise en place de ce dispositif, la DDTM de la Manche a produit une notice d'aide à la pose de fascines, qui précise les modalités de mise en place et le dimensionnement de ces dernières.



PRÉFET  
DE LA MANCHE

DDTM - DÉLÉGATION  
TERRITORIALE NORD

Réville  
Long. 1° 14' 7,46" - Lat. 49° 38' 10,13"

19 décembre 2022  
15:58



**NOTICE  
d'aide à la pose de fascines**

**Présentation**

Les fascines sont des dispositifs brise-vent, composées de branchages entrelacés entre des pieux en bois. Elles peuvent être implantées en pied de dune, parallèlement à la dune, sous forme d'épis ou de casiers ou dans les dunes, pour combler une brèche ou un siffle-vent.

La pose de fascines a pour objectifs de capter une partie du sable de volage et de renforcer le haut de plage et la dune.

Leur implantation doit donc se situer majoritairement en dehors de la zone d'action des houles, à une altimétrie suffisante afin d'éviter leur dégradation prématurée.

**Dimensionnement et modalités d'installation**

**Cf schémas**

→ **Poteaux :**

- essences : châtaigner, robinier, chêne
- taille : 2,5 m à 3 m
- diamètre : 10 cm à 15 cm
- enfouissement à au moins 50 % de la hauteur du poteau
- espacement entre 2 poteaux consécutifs : 50 à 80 cm

→ **Gaules :**

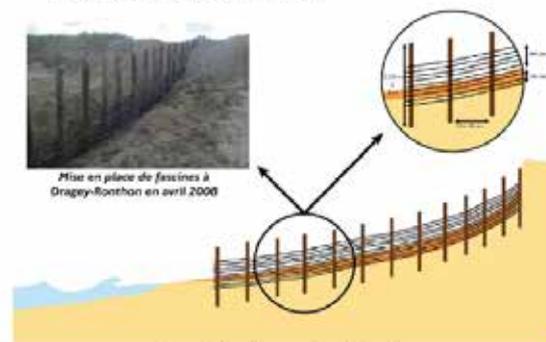
- essence de bois : châtaignier à privilégier, éventuellement noisetier ou saule
- taille : 3 m
- diamètre minimal : 3 cm
- tressage sur une hauteur d'environ 1 m sur la partie centrale des poteaux support
- enfouissement de l'ensemble tressé à environ 50 % de la hauteur de tressage

Comme évoqué précédemment, les fascines peuvent être disposées sous forme d'épis ou sous forme de casiers :

→ **En épi :**

- perpendiculairement aux vents dominants et au trait de côte, afin de favoriser le dépôt de sable en arrière immédiat des fascines
- bien ancré dans la dune pour éviter le contournement
- longueur : en fonction de l'exposition aux houles

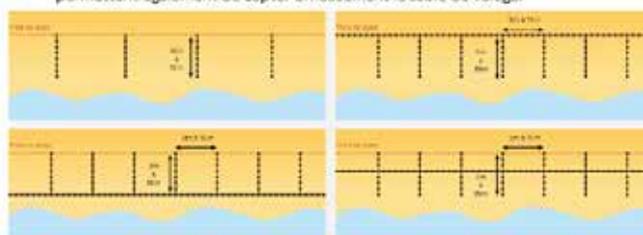
- site exposé : 10 m à 15 m maximum, à partir du pied de dune, afin de limiter les sollicitations des houles
- site protégé : 15 m à 30 m maximum



Coupe de la mise en place de fascines

→ **En casier :**

- parallèlement au pied de dune, en fonction des directions principales des vents dominants
- longueur et largeur des casiers : entre 3 m et 15 m (en fonction des conditions hydrodynamiques du site)
- remplissage d'algues possible dans les casiers ou en arrière, afin de capter plus de sable de volage et de fournir de l'engrais naturel, favorable au développement d'une dune embryonnaire. Des branchages installés en arrière des casiers de fascines permettent également de capter efficacement le sable de volage.



Plan de mise en place de fascines en épi (en site exposé) et en casiers (dos à la dune, dos à la mer et en H)

Opérations visant à améliorer la connaissance du phénomène d'érosion (croisé avec d'autres risques) et de l'impact des ouvrages mis en œuvre pour la freiner, notamment à travers la mise en place d'observatoires du trait de côte.

• **Occitanie : déploiement du Réseau Tempêtes** (2022 : 42 000€ dont 33 600€ AFIT France).

En 2022, la DREAL a renouvelé son partenariat avec le BRGM pour déployer et consolider le réseau tempêtes Occitanie. Cet outil permet de fédérer et capitaliser les observations des services de l'État, experts et collectivités, pour mesurer l'impact des événements climatiques sur le littoral. Le fonctionnement du réseau s'appuie sur un protocole s'améliorant au fil du temps ; les observations sont recueillies via une plateforme web ou une application smartphone et mises à disposition des membres et du public via le portail Occitanie Littoral (<http://littoral-occitanie.fr/Le-reseau-tempetes>).

En 2022, l'émission de bulletins «à chaud» et «post-événement» a été mise en place afin d'améliorer la diffusion des informations.

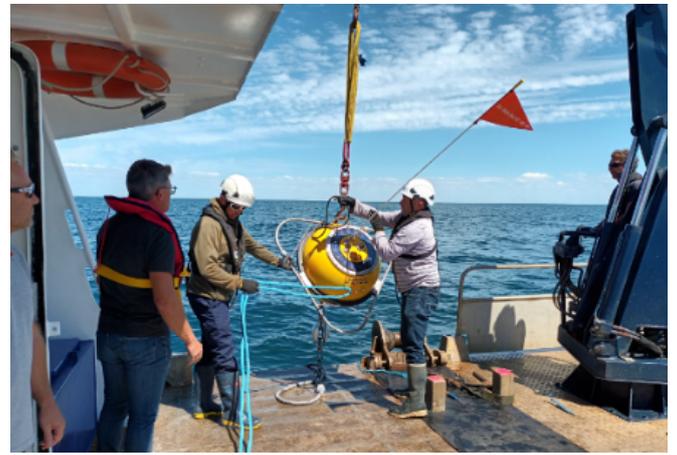
Des outils de consultation ont également été développés pour mieux anticiper les effets de futures tempêtes analogues. Enfin un survol du littoral a permis de réaliser un état pré-hivernal robuste par photographies obliques et l'utilisation de caméras, notamment publiques, s'est développée afin de compléter et fiabiliser le dispositif d'observation.



- **Vendée (Noirmoutier) :**

**Houlographe** (100 k€ - 50% FPRNM, 30% AFIT France). Dans le cadre du Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI), la Communauté de communes de l'île de Noirmoutier a installé une bouée directionnelle de houle Datawell MK3 à l'ouest de l'île afin de caractériser les différents états de mer dans le secteur.

Les données enregistrées en temps réel, sur un laps de temps de 30 minutes, sont accessibles librement via le site du réseau de bouées houlographes du CANDHIS.

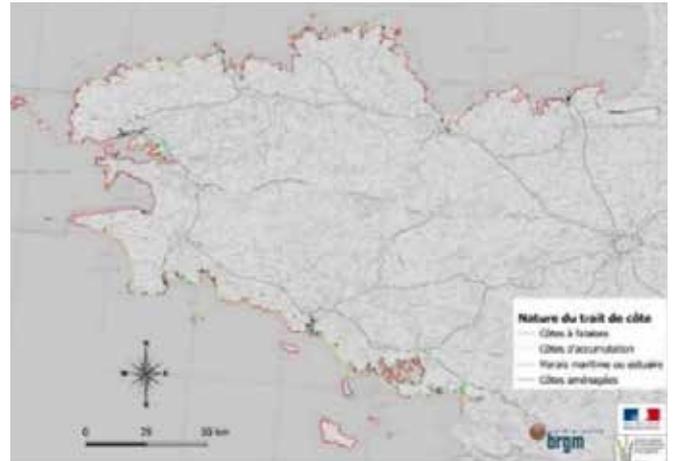


- **Bretagne :**

**Atlas régional de la géomorphologie du trait de côte.**

En partenariat avec la DREAL Bretagne, le BRGM a établi un atlas de la géomorphologie du trait de côte en Bretagne. Ce travail a permis d'établir, sur plus de 2 900 km de trait de côte, un état des lieux des connaissances disponibles en matière de risques côtiers et de mettre en évidence les portions du littoral breton les plus menacées par les aléas érosion et submersion. Les données SIG sont disponibles sur le site Internet de GéoBretagne.

La réalisation de l'atlas a révélé que 13,6% du littoral breton est concerné par l'érosion mais aussi qu'il comporte 2 145 km de côtes « naturelles » (soit 73,2 % du linéaire total), dont 1 629 km de côtes à falaises, (55,6 % du linéaire total) et 516 km de côtes d'accumulation (17,6 % du linéaire total).



- **Normandie (Manche) :**

Appui aux investissements et à l'équipement de l'observatoire départemental : achat par la DDTM de la Manche d'un drone dédié aux relevés topographiques qui permet de suivre l'évolution du littoral avec une précision décimétrique à centimétrique. Les données acquises (photogrammétrie), permettent la réalisation de modèles 3D ainsi que l'analyse de l'évolution sédimentaire. Les données peuvent ensuite être comparées à celles déjà acquises par drone ou Lidar (système de mesure à distance par laser) et permettent de caractériser l'évolution sédimentaire d'un site.



• **Nouvelle-Aquitaine (Biscarosse) :**

Appui aux rechargements en sable de la plage centrale de Biscarosse Océan qui seront réalisés d'ici 2024 (700 k€ dont 20% AFIT France soit 140k€).



Les rechargements s'inscrivent sur un territoire disposant d'une stratégie locale de gestion de la bande côtière sans ouvrage de protection. Des biens de première ligne étant menacés par l'érosion, des actions de rechargement de sable sont nécessaires et s'accompagnent d'une réflexion visant à une recomposition spatiale des enjeux, ayant notamment conduit la commune et la communauté de communes à se lancer, avec l'État, dans l'établissement d'un contrat de projet partenarial d'aménagement.

• **Occitanie :**

Études de recomposition spatiale (171 170 € dont 49 402 € AFIT France et 121 768 € sur le BOP 135, sur la période 2021-2022).

L'atelier des territoires sur le littoral de Sète Agglopôle Méditerranée s'est achevé en juillet 2022. Cette démarche collective et participative s'inscrivait dans la session nationale 2019-2022 sur le thème « Amplifier la transition écologique avec les territoires ». Engagée en mars 2021, elle associait sous l'autorité du préfet de l'Hérault, la DREAL Occitanie, la DDTM de l'Hérault, Sète Agglopôle Méditerranée et de nombreux acteurs locaux, accompagnés de prestataires spécialisés. L'objectif était de faire émerger une vision partagée de la résilience du territoire face aux risques d'érosion côtière et de submersion marine à moyen et long termes.

Les cinq engagements du « référentiel d'aménagement résilient » et les 13 actions pour la recomposition territoriale, issus de la feuille de route stratégique, pourront trouver à se concrétiser à travers le PPA en cours d'écriture entre l'État et la collectivité, premier PPA de ce type sur la façade méditerranéenne.

• **Guadeloupe :**

Convention de recherche et développement partagés avec le BRGM relative à la caractérisation des stocks sableux du plateau insulaire de la Guadeloupe pour le rechargement de plage.

Le rapport final précise la localisation, les contours et la nature des zones d'accumulation sédimentaires des stocks sableux pouvant être utilisés dans le cadre d'opération de rechargement de plage. Des études complémentaires seront nécessaires pour mieux caractériser l'hétérogénéité des dépôts, la sensibilité des sites par rapports aux enjeux présents et évaluer les impacts associés aux prélèvements et pour s'assurer de la compatibilité des sédiments avec les zones de dépôt envisagées.

• **Martinique :**

Étude de faisabilité du projet de réensablement de la plage de l'îlet Madame (commune du Robert).

Après des premiers travaux réalisés par l'ONF en 2020/2021 (canalisation du passage de visiteurs afin de préserver le couvert végétal par la mise en place d'un platelage bois, re-végétalisation/régénération) financés par l'AFIT France, réalisation d'une expertise fine de la zone, de ses écosystèmes, de son fonctionnement hydro-sédimentaire et de la courantologie en vue de la mise en œuvre d'un rechargement de la plage.



• **Normandie (Manche) :**

Élaboration d'une stratégie évolutive et intégrée de gestion du trait de côte : lancement de l'étude technique « trait de côte » du PPA de Coutances mer et bocage : 11 190 € AFIT France (15% du coût total du projet).

La Direction de l'eau et de la biodiversité (DEB) a conventionné en décembre 2023 avec le Conservatoire du Littoral pour l'attribution de 4M€ AFIT France (versement de 4 M€ d'AE et 3 M€ de CP) pour la réalisation d'opération portées par l'établissement public :

**Travaux de restauration des milieux =  
2 850 000€ (71%)**

- Cap d'Alprech (Hauts de France) - Purge du blockhaus du Baron et ses abords, dépollution
- Estuaire de l'Orne (Normandie) - Aménagements après remise en eau des terrains François
- Vallée de la Sâne (Normandie) - Démolition bungalows, gabion et camping pour la réestuarisation de la Saône
- Pointe de Capbreton (Nouvelle Aquitaine) - Démolition du centre Héliomarin et restauration dunaire
- Le Métro (Nouvelle Aquitaine) - Restauration de la dune Sud
- Salins de Camargue (PACA) - Restauration et reconnexion hydraulique (phase 2)
- Esterel (PACA) - Enlèvement de corps-morts, blocs-béton, chaînes dont certains dans l'herbier de posidonies
- Rivages de Casinca (Corse) - Travaux de restauration et de protection du littoral, des lais et relais de mer des communes de Castellare et Penta di Casinca
- Lido de la Marana (Corse) - Renaturation du rivage du secteur de Maraninca
- Mucchiatana (Corse) - Recomposition de l'espace littoral et reconstitution du cordon dunaire

**Travaux de protection contre l'érosion au moyen de techniques « douces » = 800 000€ (20%)**

- Salins de Camargue / Theys / Brasinvert (PACA) - Amélioration de la résilience des littoraux face à l'érosion
- Etang d'Urbinu (Corse) - Réaménagement du grau d'Urbinu - rechargement et restauration du cordon dunaire

**Etudes, expertises et amélioration de la connaissance =  
350 000 € (9%)**

- Mangroves de Martinique - Schéma directeur d'accueil du public en mangrove
- Actions de veille foncière, d'étude de caractérisation des aléas et d'acquisitions amiables en zone de gestion intégrée
- Mise en place d'un observatoire dynamique des prés salés de France métropolitaine
- Participation à l'observatoire de la libre évolution pour le littoral (méthodologie CARNAT)
- Adaptation des habitats de roselières littorales (partenariat RNF).

## Annexe N°8 - Utilisation des fonds de concours versés par l'AFIT France en 2022 aux programmes exceptionnels d'investissements 162 (DMAT) : PEI Corse et PITE Guyane

### Action n°4 - P.E.I. Corse

Depuis 2002, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) participe via un fonds de concours au **programme exceptionnel d'investissements (PEI)** en faveur de la Corse.

Les crédits sont inscrits sur l'action n° 04 du programme 162 et contribuent à financer la modernisation des infrastructures routières, ferroviaires et portuaires de l'île.

2022 marquait la dernière année des autorisations d'engagement (AE) au profit du PEI Corse. Sur la base de conventions de financement annuel, 551 710 000 € d'AE ont été mis à disposition du PEI Corse depuis 2002.

Les crédits de paiement (CP) versés par l'AFIT France au 31/12/2022 cumulent 379 180 600€ soit un reste à recevoir sur conventions 2015 à 2022 de 135 894 940 €.

En 2022, les crédits AFIT France ont représenté 5 894 940 € en AE et 19 695 005,19 € en CP.

### Exemples de projets financés par l'AFIT France dans le cadre du PEI Corse :



Ajaccio : aménagement de la 'Pénétrante Est' reliant les carrefours de Caldanaccia et de Bodiccione, avec dénivellation de ce dernier.



En vue d'améliorer les conditions de circulation au sein de la zone urbaine d'Ajaccio et de faciliter les traversées Est/ Ouest de l'agglomération, la Collectivité de Corse a engagé la réalisation d'un **projet routier structurant**, la Rocade Nord, décomposée en 3 opérations distinctes mais étroitement liées :

- **l'aménagement de la Pénétrante Est reliant les carrefours de Caldaniccia et de Bodiccione, avec dénivellation de ce dernier** (les travaux doivent s'étaler de 2021 à décembre 2026)
- la requalification de la RT22 entre Bodiccione et Alata
- la création d'une voie nouvelle entre Alata et Loretto

Les **objectifs de l'opération** sont :

- améliorer la desserte d'Ajaccio notamment les parties nord et ouest de son territoire ;
- soulager la RT22 et la RD 72, actuellement à saturation aux heures de pointes du matin et du soir, et présentant un trafic contraint en journée ;
- desservir le nouvel hôpital d'Ajaccio en cours de construction ainsi que le nouveau collège sur le secteur du Stiletto ;
- créer de nouvelles voies cyclables et de nouveaux cheminements piétons permettant de relier les quartiers résidentiels existants et/ou en cours de développement, aux équipements publics et aux espaces commerciaux.

Le projet consiste à créer une jonction entre la RT20 au niveau de Caldaniccia (commune de Sarrola-Carcopino) et la RT 22 à Bodiccione (commune d'Ajaccio) sur environ 4,9 km avec (d'Est en Ouest) :

- la création d'une voie nouvelle de type 2x1 voies, d'environ 3,8 km, entre le carrefour giratoire de Caldaniccia sur la RT20 et celui du Stiletto sur la RD 31 ;
- la dénivellation du giratoire du Stiletto avec passage de la pénétrante sous l'ouvrage recalibré avec rétablissement de l'ensemble des accès aux voiries existantes ;
- la requalification de la RD31 jusqu'au carrefour giratoire de Bodiccione, soit environ 1,1 km en créant une voie de desserte en sens unique pour l'accès aux commerces existants ;
- la dénivellation du giratoire de Bodiccione, point d'échange très important de l'entrée de ville, dans le sens Rocade d'Ajaccio (boulevard Abbé Recco)/RD 31.

Le projet intègre :

- la réalisation de cheminements sécurisés pour les piétons et les cycles sur l'ensemble du linéaire, y compris la réalisation de liaisons piétonnes permettant de connecter les voies internes du lotissement de la Confina I aux cheminements piétons créés dans le cadre du projet ;
- la réalisation de protection acoustique (murs) au droit des lotissements de la Confina I et Confina II ;
- la création d'un réseau pluvial séparatif, de bassins de rétention et le réaménagement de deux bassins pluviaux existants (sur le secteur de Bodiccione) ;
- l'aménagement d'une contre-allée et de stationnements au niveau de la RD31

L'opération a été identifiée lors de la signature de la 4<sup>e</sup> convention d'application 2017-2020 du PEI. Cette opération est prévue d'être financée pour partie à la convention AFIT France 2020 et aux suivantes. Elle figure sur la liste des opérations à programmer en 2020 ayant fait l'objet d'un consensus entre la CdC et l'État.



- Ventilation prévisionnelle des montants par année :

ANNEE	Montant
2021	3 000 000,00 €
2022	8 000 000,00 €
2023	9 000 000,00 €
2024	8 000 000,00 €
2025	6 000 000,00 €
2026	6 000 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>40 000 000,00 €</b>

- Financement :

Montant du financement public retenu et répartition entre les cofinanceurs sur assiette éligible

COFINANCEURS PUBLICS	Montant	Taux	CPER
Etat PEI	28 000 000,00 €	70,00 %	<input type="checkbox"/> OUI / <input checked="" type="checkbox"/> NON
<b>TOTAL</b>	<b>28 000 000,00 €</b>	<b>70,00 %</b>	<input type="checkbox"/> OUI / <input checked="" type="checkbox"/> NON

Bénéficiaire (autofinancement)	Montant	Taux	CPER
	12 000 000,00 €	30,00 %	
<b>TOTAL</b>	<b>12 000 000,00 €</b>	<b>30,00 %</b>	<input type="checkbox"/> OUI / <input checked="" type="checkbox"/> NON

### Régénération de 5 Ouvrages d'Art Métalliques



La Collectivité de Corse met en œuvre, depuis 2002, un effort important de modernisation du réseau ferroviaire qui vise à pérenniser et à développer le transport ferroviaire. Le patrimoine des ouvrages d'art du Réseau Ferroviaire Corse comprend de nombreux ponts et viaducs ferroviaires.

Cette opération concerne cinq ouvrages métalliques d'ampleur. L'objet de cette opération consiste à conforter les cinq ouvrages de façon à garantir leur pérennité sous les sollicitations des différents cas de charges (notamment des trains déchets)

L'aménagement prévoit :

- la réparation localisée d'éléments de charpente métallique et des appareils d'appuis,
- le remplacement d'éléments de charpente,
- la réparation de zones de maçonnerie endommagée,
- la remise en peinture complète de la charpente métallique et du tablier.

Période prévisionnelle d'exécution de l'opération : de janvier 2021 à décembre 2025 (soit 60 mois)

La conception sera réalisée par un maître d'œuvre, accompagné d'un coordonnateur sécurité et protection de la santé (CSPS).

• Ventilation prévisionnelle des montants par année :

ANNEE	Montant
2021	2 782 500,00 €
2022	1 855 000,00 €
2023	1 855 000,00 €
2024	1 855 000,00 €
2025	927 500,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>9 275 000,00 €</b>

• Financement : Montant du financement public retenu et répartition entre les cofinanceurs sur assiette éligible.

COFINANCEURS PUBLICS	Montant	Taux	CPER
Etat PEI	6 492 500,00 €	70,00 %	<input type="checkbox"/> OUI / <input checked="" type="checkbox"/> NON
<b>TOTAL</b>	<b>6 492 500,00 €</b>	<b>70,00 %</b>	<input type="checkbox"/> OUI / <input checked="" type="checkbox"/> NON

Bénéficiaire (autofinancement)	Montant	Taux	CPER
	2 782 500,00 €	30,00 %	
<b>TOTAL</b>	<b>2 782 500,00 €</b>	<b>30,00 %</b>	<input type="checkbox"/> OUI / <input checked="" type="checkbox"/> NON



## Action n°10 - P.I.T.E. Guyane

En 2022, le PITE Guyane a disposé de 41,4 M€ en AE (dont 4,160 M€ dans le cadre de la mise en œuvre du plan de relance) et 29,4 M€ en CP (dont 13,08 M€ au titre du plan de relance), auxquels ont été ajoutés les crédits 2021 reportés.

Le bilan de consommation des crédits pour 2022 est le suivant :

PITE (relance confondue)	AE €	CP €
Au titre de 2022	41 400 000,00	29 400 000,00
Total des crédits engagés	196 115 000,00	47 806 000,00

Pour rappel, le fonds de concours de l'AFIT France est versé directement au Programme 162 « interventions territoriales de l'Etat » (PITE) action Guyane.

La consommation 2022 pour les **investissements routiers** s'est élevée à 152 542 777,00€ en AE et à 46 111 094,00€ en CP. Les principaux engagements et paiements ont porté sur :

- l'opération du doublement du pont du Larivot : 149,9 M€ en AE et 38,990 M€ en CP
- l'opération d'aménagement en boulevard urbain sur RN2 entre Balata et le PROGT : 1,250 M€ en AE et 2,116 M€ en CP
- l'opération de travaux sur le pont de la Comté et Rectification des virages à proximité : 1,058 M€ en AE et 4,102 M€ en CP

### Le doublement du pont du Larivot en Guyane.

**Le pont du Larivot constitue un maillon essentiel du principal axe de circulation de Guyane**, la RN1, qui relie l'île de Cayenne à Kourou, siège du Centre Spatial Guyanais (CSG), et, au-delà à tout l'ouest du territoire. Or ce pont présente des signes de fragilité et son étroitesse ne permet plus de supporter les flux croissants de circulation entre les principaux pôles guyanais.

**Dans le cadre du volet transport du PITE Guyane**, il a donc été décidé de **construire un 2<sup>ème</sup> pont** (déclaré d'utilité publique le 11 août 2021) de 1312m sur 13m de large afin de **fluidifier et garantir la circulation sur cette artère vitale** pour la Guyane mais aussi pour l'UE (convois exceptionnels vers le CSG). En outre, une voie verte permettra de sécuriser la circulation des piétons et des cyclistes sur le pont.

Le marché principal de travaux (146 M€) a été engagé au 1<sup>er</sup> trimestre 2022 suite à un nouvel abondement de crédits fonds de concours de l'AFIT France, ce qui a permis de lancer la phase des travaux lourds (fondations). La livraison de l'ouvrage est prévue en 2025.

Depuis 2020, cette opération a bénéficié de 161,4 M€ de crédits AE dont 160,7 M€ ont été consommés.



Perspective architecturale du projet  
(source : DGTM Guyane)



## Relevé des délibérations adoptées par le Conseil d'administration lors de sa 86<sup>ème</sup> séance du 15 décembre 2021

N° de délibération	Objet	Scrutin
21-86-00	Validation des <b>procès-verbaux</b> de la 85° séance du Conseil d'Administration du 17/11/2021	Unanimité
21-86-01	Approbation du <b>budget rectificatif n°7</b> pour l'exercice 2021	Unanimité
21-86-02	Approbation du <b>budget initial</b> pour l'exercice 2022	Unanimité
21-86-03	Approbation d'un <b>plan d'action</b> suite aux conclusions de l'audit du <b>CeGefi</b>	Unanimité
21-86-04	Approbation du projet d'avenant n° 1 relatif à la convention de partenariat avec le Ministère de la transition écologique	Unanimité
21-86-05	Approbation du <b>calendrier prévisionnel</b> des séances du Conseil d'administration en <b>2022</b>	Unanimité
<b>APPROBATION de CONVENTIONS et AVENANTS</b>		
<b>Au titre de l'année 2021</b>		
21-86-06	<b>Avenant n°2</b> à la convention du 02 janvier 2021 relative au financement, au titre de l'exercice 2021, des programmes et opérations relatifs aux <b>transports ferroviaires, fluviaux et maritimes aux transports collectifs</b>	Unanimité
21-86-07	<b>Non attribué</b>	/
21-86-08	Convention de financement au titre des <b>mobilités actives</b> pour la création d'un <b>ouvrage d'art</b> sur le <b>RF780</b> à Kergoës et à Kerollaire avec la commune de Sarzeau	Unanimité
<b>Au titre de l'année 2022</b>		
21-86-09	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2022, des actions relatives aux transports en <b>Guyane</b> du Programme des interventions territoriales de l'État ( <b>PITE</b> ) dans le cadre de <b>France Relance</b>	Unanimité
21-86-10	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2022, d'opérations d'amélioration de l'environnement, de sécurité et de <b>régénération</b> du <b>réseau routier national</b> , ainsi	Unanimité

N° de délibération	Objet	Scrutin
	que de gestion des voies réservées dans le cadre de <b>France Relance</b>	
21-86-11	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2022, des programmes et opérations relatifs à <b>l'accélération des CPER/CPIER</b> dans le domaine des transports <b>ferroviaires, fluviaux, maritimes, et des transports collectifs (France Relance)</b>	Unanimité
21-86-12	Convention relative au financement des aménagements cyclables -fonds mobilités actives abondé par <b>France Relance</b> , au titre de l'année 2022.	Unanimité
21-86-13	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2022, des actions relatives aux transports en <b>Guyane</b> du Programme des interventions territoriales de l'État ( <b>PITE</b> )	Unanimité
21-86-14	Convention de <b>subrogation</b> des financements dus par l'Etat et de perception des concours dus par quatre collectivités - <b>Concession autoroutière A69</b> (Toulouse-Castres)	Unanimité
21-86-15	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2022, du réseau routier national	Unanimité
21-86-16	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2022, <b>des mesures d'entretien, de réparation, de renouvellement, de mise en sécurité</b> et de gestion du trafic sur le <b>réseau routier national</b>	Unanimité
21-86-17	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2022, des programmes et opérations relatifs aux <b>transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, aux transports collectifs</b>	Unanimité
21-86-18	Convention relative au financement, pour l'année 2022, du programme d'aménagement prioritaire de la <b>route Centre Europe Atlantique en Saône-et-Loire</b> (RCEA)	Unanimité
21-86-19	Convention relative au financement, pour l'année 2022, du programme <b>d'actions alternatives</b> au projet autoroutier <b>A45</b> entre <b>Lyon</b> et <b>Saint-Etienne</b>	Unanimité



**Relevé des délibérations adoptées par le Conseil d'administration  
lors de sa 87<sup>ème</sup> séance du 16 février 2022**

N° de délibération	Objet	Scrutin
22-87-00	Validation du <b>procès-verbal</b> de la 86 <sup>ème</sup> séance du Conseil d'administration du 15 décembre 2021	Unanimité
22-87-01	Présentation de <b>l'exécution budgétaire</b> et <b>validation du compte financier</b> de l'exercice 2021	Unanimité
22-87-02	<b>Réorganisation de la DGITM</b> et modification de la <b>composition du Conseil d'administration</b> de l'AFIT France (article R 1512-13 du code des transports)	Unanimité
22-87-03	Approbation du projet de <b>budget rectificatif n°1</b> pour l'exercice 2022	Unanimité
<b>APPROBATION de CONVENTIONS et AVENANTS</b>		
22-87-04	Avenant n° 1 à la convention n° 21-86-11 relative au financement des <b>programmes et opérations relatifs à l'accélération des CPER/CPIER</b> dans le domaine des transports ferroviaires, fluviaux, maritimes, et des transports collectifs dans le cadre de France Relance	Unanimité
22-87-05	Convention relative au financement du programme de <b>restauration</b> et de <b>modernisation</b> du réseau fluvial du plan de relance	Unanimité
22-87-06	Convention relative au financement pour la réalisation du <b>pôle d'échanges multimodal</b> Basso Cambo à Toulouse par Tisséo Collectivités dans le cadre de France Relance	Unanimité
22-87-07	<i>Non attribué</i>	
22-87-08	Avenant n° 1 à la convention n° 21-83-12 relative au financement de la 1 <sup>ère</sup> phase des études de niveau projet (PRO) de la <b>liaison ferroviaire Roissy-Picardie</b>	Unanimité
22-87-09	Avenant n° 1 à la convention du 23 août 2017 relative au financement des travaux de <b>modernisation</b> de la ligne ferroviaire entre Serqueux-Gisors	Unanimité
22-87-10	Avenant n°4 à la convention du 28 juillet 2016 relative au financement des <b>investigations</b> et des <b>études</b> d'avant-projet de mise au gabarit haut « Autoroute ferroviaire » de l'itinéraire principal de l'axe Atlantique du RFN.	Unanimité



22-87-11	Avenant n°1 à la convention du 1 <sup>er</sup> décembre 2020 relative au financement des <b>investigations</b> , des <b>études</b> et des <b>travaux</b> relatifs aux premières adaptations de 4 tunnels de l'axe Atlantique pour la mise en place de services d'autoroute ferroviaire.	Unanimité
22-87-12	Convention relative au financement du programme de l'année 2022 de <b>régénération</b> et de <b>modernisation</b> du réseau fluvial	Unanimité
22-87-13	Convention relative au financement du 4 <sup>e</sup> <b>appel à projets</b> Fonds mobilités actives	Unanimité
22-87-14	Convention de financement pour la création de <b>voies vertes</b> sur le territoire de Charlieu-Belmont Communauté	Unanimité
22-87-15	Convention de financement pour la <b>passerelle cyclable</b> du Sénia avec la Commune de Thiais	Unanimité
22-87-16	Convention relative au financement d'actions afférentes à la <b>gestion</b> , à l' <b>aménagement</b> et à la <b>protection</b> du littoral	Unanimité
22-87-17	Convention de <b>subrogation</b> pour la prise en charge financière des risques liés à la réalisation du projet Haute Performance Marseille-Vintimille (HPMV)	Unanimité
22-87-18	Avenant n°16 à la convention n°1 du 11 juillet 2005 relative à la <b>réalisation</b> et au <b>financement des études</b> et <b>travaux</b> préliminaires de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin	Unanimité
22-87-19	Avenant n°4 à la convention du 4 mai 2018 relative à la <b>réalisation</b> et au <b>financement</b> des <b>travaux définitifs</b> des ouvrages de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin	Unanimité

**Relevé des délibérations adoptées par le Conseil d'administration  
lors de sa 88<sup>ème</sup> séance du 6 avril 2022**

N° de délibération	Objet	Scrutin
22-88-00	Validation du <b>procès-verbal</b> de la 87 <sup>ème</sup> séance du Conseil d'administration du 16 février 2022	Unanimité
22-88-01	Présentation du <b>rapport d'activité pour l'année 2021</b>	Unanimité
22-88-02	Approbation du projet de <b>budget rectificatif n°2</b> pour l'exercice 2022	Unanimité



APPROBATION de CONVENTIONS et AVENANTS		
22-88-03	Avenant n° 1 à la <b>convention</b> relative au <b>financement</b> , au titre de l'exercice <b>2022</b> , des programmes et opérations relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, <b>aux transports collectifs</b>	Unanimité
22-88-04	Avenant n°1 à la <b>convention</b> relative au <b>financement</b> du déploiement d'un système de péage en <b>flux libre</b> sur les autoroutes A13 et A14 dans le cadre du contrat de concession autoroutière liant l'état à la SAPN	Unanimité
22-88-05	Convention relative au financement de la des dossiers de consultation des entreprises ( <b>DCE</b> ) de la phase 3 et des travaux de la phase REA 1 (modernisation du secteur ouest de la ligne ferroviaire entre <b>Massy</b> et <b>Valenton</b> )	Unanimité
22-88-06	Avenant n°1 à la convention du 27 octobre 2020 relative au financement, pour l'année 2020 des aménagements de la gare de Matabiau et des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse ( <b>GPSO</b> hors lignes Nouvelle)	Unanimité
22-88-07	Avenant n°1 à la convention du 7 décembre 2021 relative au financement pour l'année 2021 d'une première tranche d' <b>action foncière</b> et d'études pour le projet des Aménagements Ferroviaires au <b>Sud de Bordeaux (AFSB)</b> ( <b>GPSO</b> hors Ligne Nouvelle)	Unanimité
22-88-08	Convention de financement pour la création <b>de 4 pistes cyclables</b> avec la ville de Paris-TROISIEME APPEL A PROJETS / FONDS MOBILITÉS ACTIVES	Unanimité

**Relevé des délibérations adoptées par le Conseil d'administration  
lors de sa 89<sup>ème</sup> séance du 15 juin 2022**

N° de délibération	Objet	Scrutin
22-89-00	Validation du <b>procès-verbal</b> de la 88 <sup>ème</sup> séance du Conseil d'administration du 6 avril 2022	Unanimité
22-89-01	Adoption du <b>plan d'action n°2</b> suite à l' <b>audit du CeGeFi</b> 2021	Unanimité
22-89-19	Approbation du <b>budget rectificatif n° 3</b> pour l'exercice 2022	Unanimité
APPROBATION de CONVENTIONS et AVENANTS		
22-89-02	Convention de financement relative à la réalisation de <b>bus de nouvelle génération</b> par la communauté d'agglomération du <b>Cotentin (Relance)</b>	Unanimité



22-89-03	Convention de financement relative à la réalisation de la ligne 3 du <b>réseau de transport à haut niveau de service « Evolity »</b> par le pays de <b>Montbéliard</b> agglomération ( <b>Relance</b> )	Unanimité
22-89-04	Convention de financement du prolongement de la ligne de <b>tramway A</b> à l'aéroport de <b>Bordeaux-Mérignac</b> ( <b>Relance</b> )	Unanimité
22-89-05	Convention de financement du pôle d'échange multimodal de <b>Monstatruc</b> ( <b>Relance</b> )	Unanimité
22-89-06	Convention de financement du <b>pôle d'échange multimodal</b> de <b>Saint-Vit</b> ( <b>Relance</b> )	Unanimité
22-89-07	Convention de financement du <b>pôle d'échange multimodal</b> de Quimper ( <b>Relance</b> )	Unanimité
22-89-08	Convention de financement du projet de <b>bus à haut niveau de service</b> de <b>Chartres</b> – première tranche	Unanimité
22-89-09	Convention de financement du projet d' <b>information multimodale</b> et <b>marche urbain</b> , renouvellement de la signalétique piétonne et du réseau de transport en commun à <b>Lille</b>	Unanimité
22-89-10	Convention relative au financement des travaux de programme industriel pour les <b>trains de nuit (TET)</b> : complément relatif à la phase 1	Unanimité
22-89-11	Convention relative au financement des <b>études</b> et des <b>procédures complémentaires</b> à engager préalablement au lancement de l' <b>Avant-Projet</b> Détaillé de la <b>phase 1</b> du projet de <b>Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)</b>	Unanimité
22-89-12	Convention relative au financement des <b>acquisitions foncières</b> sur le linéaire de la <b>Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)</b>	Unanimité
22-89-13	Convention relative au financement de l'indemnité transactionnelle due à <b>Sanef</b> au titre du protocole transactionnel relatif aux conséquences de la construction et de la mise en service d'une voirie de raccordement entre <b>l'échangeur de Bailly-Romainvilliers</b> et de la RD96	Unanimité
22-89-14	Convention de financement pour l'aménagement de <b>l'Eurovélo 5</b> entre <b>Loos-en-Gohelle</b> et Wingles section Loos-en-Gohelle/Pont-à-Vendin avec la communauté d'agglomération de <b>Lens-Lievin</b>	Unanimité
22-89-15	Convention de financement pour l'aménagement d'une voie verte dite « <b>La Seine à Vélo</b> » entre <b>Vernon</b> et <b>Port-Mort</b> avec le Conseil Départemental de l'Eure	Unanimité
22-89-16	Convention de financement pour le projet de liaison <b>piétons-cycles Maconnex-Divonne</b> avec la communauté d'agglomération du pays de Gex	Unanimité
22-89-17	Convention de financement pour le projet de raccordement du <b>réseau cyclable</b> départemental du <b>Puy-de-Dôme</b> (Mursur-Allier) au réseau cyclable de <b>Clermont Auvergne Métropole</b> (Lempdes) et le projet de liaison cyclable entre les communes de <b>Joze</b> et de <b>Maringues</b> avec le conseil départemental du Puy-de-Dôme	Unanimité



22-89-18	Convention de financement pour la création de deux sections de <b>voie verte</b> structurant les entrées en <b>mobilité active</b> dans l'agglomération <b>Cadurcienne</b> (3 projets) avec le syndicat mixte des voies vertes du Lot	Unanimité
----------	---	-----------

**Relevé des délibérations adoptées par le Conseil d'administration  
lors de sa 90<sup>ème</sup> séance du 03 août 2022**

N° de délibération	Objet	Scrutin
22-90-01	Adoption de la <b>proposition</b> du Conseil d'administration en vue de la <b>désignation</b> d'un <b>nouveau président</b> : M. Jean CASTEX, ancien Premier ministre	Unanimité

**Relevé des délibérations adoptées par le Conseil d'administration  
lors de sa 91<sup>ème</sup> séance du 7 septembre 2022**

N° de délibération	Objet	Scrutin
22-91-00	Validation des <b>procès-verbaux</b> de la 89 <sup>ème</sup> et 90 <sup>ème</sup> séance du Conseil d'administration du 16/06/2022 et du 03/08/2022	Unanimité
22-91-01	Approbation de <b>l'avenant n° 2</b> à la convention de partenariat avec le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires	Unanimité
22-91-02	<i>non attribué</i>	
22-91-03	Approbation de <b>clôture</b> de conventions et avenants obsolètes	Unanimité
<b>APPROBATION de CONVENTIONS et AVENANTS</b>		
22-91-04	Convention de financement de <b>pose d'abris photovoltaïques</b> dans 8 gares dont 7 en Occitanie et 1 en Nouvelle Aquitaine (Relance)	Unanimité
22-91-05	Convention de financement de <b>pose d'écrans et de signalétique</b> IV dans 22 gares des lignes de nuit Paris-Briançon, Paris-Nice, Paris-Toulouse, Paris-Tarbes-Lourdes et Paris-Cerbère (Relance)	Unanimité
22-91-06	Avenant n°1 à la convention de financement des <b>travaux de programme industriel</b> en vue de la relance des trains de nuit (Relance)	Unanimité
22-91-07	Convention de financement relative à la <b>réalisation du projet INSPIRE-Lignes de BHNS</b> B et C par le syndicat mixte des	Unanimité



	transports en commun de l'agglomération Clermontoise (Relance)	
22-91-08	Convention de financement relative à la réalisation du <b>pôle d'échanges multimodal</b> de Beaucaire par la ville de Beaucaire (Relance)	Unanimité
22-91-09	Convention de financement relative à la réalisation du <b>pôle d'échanges multimodal</b> de Vergèze-Codognan par la communauté de communes Rhôny-Vistre-Vidourle (Relance)	Unanimité
22-91-10	Convention de financement relative à la réalisation de la <b>voie réservée</b> aux transports en commun de la RN2 à Sainte-Marie par la région Réunion (Relance)	Unanimité
22-91-11	Convention de financement relative à la réalisation du <b>pôle d'échanges multimodal</b> Aimé Césaire par la communauté d'agglomération du territoire de la côte Ouest (Relance)	Unanimité
22-91-12	Convention de financement relative à la réalisation du projet de <b>corridors bus</b> de Sytral mobilités (Relance)	Unanimité
22-91-13	Convention de financement relative à la réalisation du <b>projet d'appointement maritime</b> de l'Etang Z'abricots par la communauté d'agglomération du centre de la Martinique (Relance)	Unanimité
22-91-14	Convention de financement relative à la réalisation du <b>pôle d'échanges multimodal</b> de Vauvert par la ville de Vauvert (Relance)	Unanimité
22-91-15	Convention de financement relative à la réalisation du projet de <b>ligne de bus T5</b> par la métropole Rouen Normandie (Relance)	Unanimité
22-91-16	Convention de financement relative à la réalisation de <b>l'extension de la ligne de tramway F</b> vers l'Ouest de l'agglomération Strasbourgeoise par l'Eurométropole de Strasbourg (Relance)	Unanimité
22-91-17	Convention de financement relative à la réalisation de <b>l'extension de la ligne de BHNS G</b> vers Danube par l'Eurométropole de Strasbourg (Relance)	Unanimité
22-91-18	Convention de financement relative à la réalisation du <b>pôle d'échanges multimodal</b> de Mundolsheim par l'Eurométropole de Strasbourg (Relance)	Unanimité
22-91-19	Convention de financement relative à la réalisation du <b>pôle d'échanges multimodal</b> de Vendenheim par l'Eurométropole de Strasbourg (Relance)	Unanimité
22-91-20	Avenant n°1 à la convention de financement relative à la réalisation de la <b>troisième ligne de métro</b> de Toulouse par Tisséo collectivités (Relance)	Unanimité
22-91-21	<i>Non attribué</i>	
22-91-22	<i>Non attribué</i>	
22-91-23	Avenant n°2 à la convention du 27 octobre 2020 relative au financement, pour l'année 2020, des <b>aménagement de la gare de Matabiau</b> et des <b>aménagement ferroviaires</b> au nord de Toulouse (GPSO hors ligne nouvelle)	Unanimité



22-91-24	Avenant n°2 relatif au financement des opérations de compatibilité à la convention relative au financement des <b>rames automotrices pour les trains d'équilibre du territoire</b> des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse	Unanimité
----------	--	-----------

**Relevé des délibérations adoptées par le Conseil d'administration  
lors de sa 92<sup>ème</sup> séance du 19 octobre 2022**

N° de délibération	Objet	Scrutin
22-92-00	Validation du <b>procès-verbal</b> de la 91 <sup>e</sup> séance du Conseil d'administration du 07/09/2022	Unanimité
22-92-01	Approbation du <b>budget rectificatif n° 4</b> pour l'exercice 2022	Unanimité
<b>APPROBATION de CONVENTIONS et AVENANTS</b>		
22-92-02	Convention de financement relative à la réalisation du <b>pôle d'échanges multimodal</b> du Bouscat Sainte Germaine par Bordeaux métropole (Relance)	Unanimité
22-92-03	Convention de financement relative au développement du <b>réseau chronobus</b> par le syndicat mixte des mobilités de l'aire Grenobloise (Relance)	Unanimité
22-92-04	Convention de financement relative à la réalisation du <b>pôle d'échanges multimodal de</b> Guypry par Vallons de Haute Bretagne Communauté (Relance)	Unanimité
22-92-05	Convention de financement relative à la réalisation du <b>pôle d'échange multimodal</b> de Fort de Mons par la métropole européenne de Lille (Relance)	Unanimité
22-92-06	Convention de financement relative à la réalisation de <b>l'extension de la ligne de BHNS METTIS A</b> jusqu'à l'hôpital Robert Schuman par Metz Métropole (Relance)	Unanimité
22-92-07	Convention de financement relative à la réalisation de la <b>ligne de BHNS METTIS C</b> par Metz Métropole (Relance)	Unanimité
22-92-08	Convention de financement relative à la réalisation du <b>centre technique et d'exploitation tramway</b> Babinière par Nantes Métropole (Relance)	Unanimité
22-92-09	Convention de financement relative à la réalisation du <b>pôle d'échanges multimodal</b> de Pontorson par la ville de Pontorson (Relance)	Unanimité
22-92-10	Convention de financement relative à la réalisation de la <b>ligne Linéo 12 Borderouge – Rangueil</b> à Toulouse par Tisséo Collectivités (Relance)	Unanimité
22-92-11	Avenant n°1 à la convention du 26 octobre 2021 relative au financement des <b>stationnements vélo sécurisés en gare</b> , au titre de l'année 2021, dans le cadre de France Relance	Unanimité
22-92-12	Convention de subrogation pour le versement de la <b>soulte d'indemnisation</b> au Département du Tarn pour le	Unanimité



	déclassement des RN 112, RN126 et RN 2112 dans le cadre de l'opération autoroutière Toulouse-Castres,	
22-92-13	Avenant n°1 à la convention du 31 janvier 2022 relative au financement, au titre de l'exercice 2022, des mesures <b>d'entretien</b> , de <b>réparation</b> , de renouvellement, de <b>mise en sécurité</b> et de <b>gestion du trafic</b> sur le réseau routier	Unanimité
22-92-14	<b>Gare nouvelle</b> de Nîmes-Manduel – Avenant 1 à la convention de financement et de réalisation	Unanimité
22-92-15	Convention relative au financement d'une <b>deuxième tranche</b> (volets études et foncier) de l'Avant-Projet Détaillé des <b>lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax</b>	Unanimité
22-92-16	Convention relative au financement des <b>Etudes Préliminaires – Post DUP</b> pour les <b>gares nouvelles</b> des lignes nouvelles Bordeaux –Toulouse et Bordeaux–Dax,	Unanimité
22-92-17	Convention relative au financement anticipé des <b>études amont</b> d'adaptation des installations fixes de traction électrique pour la circulation des nouveaux matériels roulants <b>TET</b> sur la Transversale Sud Bordeaux-Marseille	Unanimité
22-92-18	Convention relative au financement des <b>installations fixes</b> des trains d'équilibre du territoire	Unanimité
22-92-19	Convention relative au financement <b>d'une première phase de travaux de programme industriel</b> sur le matériel Cora Aro des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse	Unanimité
22-92-20	Avenant n°2 à la convention relative aux opérations de <b>pérennisation de lignes capillaires à potentiel fret</b> programmées en 2019 dans le cadre de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire	Unanimité
22-92-21	Avenant n°2 à la convention de fonds de concours relative à diverses opérations en faveur du <b>développement du transport de marchandises</b> intermodal	Unanimité
22-92-22	Convention de financement du projet de <b>ligne de BHNS</b> entre Bordeaux - Saint-Jean et Saint-Aubin-de-Médoc	Unanimité

**Relevé des délibérations adoptées par le Conseil d'administration  
lors de sa 93<sup>ème</sup> séance du 14 décembre 2022**

N° de délibération	Objet	Scrutin
22-93-00	Validation du <b>procès-verbal</b> de la 92 <sup>e</sup> séance du Conseil d'administration du 19/10/2022	Unanimité
22-93-01	Adoption de la <b>proposition</b> du Conseil d'administration en vue de la désignation d'un <b>nouveau président : M. Patrice VERGRIETE</b> , maire de Dunkerque	Unanimité



22-93-02	Adoption du <b>calendrier prévisionnel</b> des séances du Conseil d'administration en <b>2023</b>	Unanimité
22-93-03	Approbation du <b>plan d'action n°3</b> suite à l'audit du Contrôle général des finances en 2021	Unanimité
22-93-04	Approbation de l' <b>avenant n° 3</b> à la <b>convention de partenariat</b> avec le <b>ministère</b> de la transition écologique et de la cohésion des territoires et le <b>plan d'archivage</b>	Unanimité
22-93-05	Adoption du <b>budget initial</b> au titre de l'exercice <b>2023</b>	Unanimité
<b>APPROBATION de CONVENTIONS et AVENANTS</b>		
22-93-06	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2023, du <b>développement du réseau routier national</b>	Unanimité
22-93-07	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2023, des mesures d'entretien, de réparation, de renouvellement, de <b>mise en sécurité</b> et de <b>gestion du trafic</b> sur <b>le réseau routier national</b>	Unanimité
22-93-08	Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2023, des programmes et opérations relatifs aux <b>transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, aux transports collectifs</b>	Unanimité
22-93-09	Convention relative au financement, pour l'année 2023, du programme d'aménagement prioritaire de la route Centre Europe Atlantique ( <b>RCEA</b> ) en Saône-et-Loire	Unanimité
22-93-10	Convention relative au financement, pour l'année 2023, du programme d'actions <b>alternatives</b> au projet autoroutier <b>A45</b> entre Lyon et Saint-Etienne	Unanimité
22-93-11	Convention 2023 relative au financement des études préalables aux travaux de la seconde tranche de la nouvelle route du Littoral à La Réunion ( <b>NRLR</b> )	Unanimité
22-93-12	Avenant n° 2 à la convention 2012 relative au financement des études et des travaux de la Nouvelle Route du Littoral à La Réunion ( <b>NRLR</b> )	Unanimité
22-93-13	Avenant n°5 à la Convention du 4 mai 2018 relative à la réalisation et au financement des <b>travaux définitifs</b> de la construction des ouvrages de la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin ( <b>TELT</b> )	Unanimité
22-93-14	Convention relative au financement des travaux pour le projet de Mise au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO) entre Creil et Compiègne	Unanimité
22-93-15	Convention relative au financement, au titre de l'année 2023, du <b>Fonds mobilités actives</b> dans le cadre du <b>4e appel à projets</b>	Unanimité
22-93-16	Convention de financement du projet de <b>pôle d'échanges multimodal</b> de plan de campagne mis en œuvre par la métropole <b>Aix-Marseille-Provence</b>	Unanimité
22-93-17	Convention de financement par l'Etat du projet <b>ZENIBUS</b> extensions Est-Ouest mis en œuvre par la <b>métropole Aix-Marseille-Provence</b>	Unanimité



22-93-18	Convention de financement du projet de <b>BHNS B4 Gèze – La Fourragère</b> mis en œuvre par la <b>métropole d’Aix-Marseille-Provence</b>	Unanimité
22-93-19	Convention de financement du projet de ligne <b>chronobus</b> du plan Marseille en Grand mis en œuvre par la <b>métropole Aix-Marseille-Provence</b>	Unanimité
22-93-20	Convention de financement du projet <b>Néomma</b> de renouvellement du métro de Marseille mis en œuvre par la <b>métropole Aix-Marseille-Provence</b>	Unanimité
22-93-21	Convention de financement du projet d’extensions Nord et Sud de la <b>ligne T3</b> du tramway de Marseille – phase 1 mis en œuvre par la <b>métropole Aix-Marseille-Provence</b>	Unanimité
22-93-22	Convention de financement du projet du <b>Valtram</b> mis en œuvre par la <b>métropole Aix-Marseille-Provence</b>	Unanimité







**Impression** : Imprimerie INTERTRACE  
**Dépôt légal** : juin 2023

**Directrice de la publication** : Katrin MOOSBRUGGER

**Auteurs et contributeurs** :

Marie AUGUSTIN, Fabrice CLERFEUILLE, Guillaume DECLERCQ,  
Soyoung LEE, DGITM, DGALN, DMAT, VNF,  
Préfecture Corse et Guyane



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

