

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

COMpte D'AFFECTION SPÉCIALE  
MISSION MINISTÉRIELLE  
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2019

SERVICES NATIONAUX DE  
TRANSPORT CONVENTIONNÉS  
DE VOYAGEURS





## NOTE EXPLICATIVE

---

La présente annexe au projet de loi de finances est prévue aux 5° et 6° de l'article 51 de la loi organique relative aux lois de finances du 1<sup>er</sup> août 2001 (LOLF).

Conformément aux dispositions de la LOLF, cette annexe, relative à un **compte d'affectation spéciale**, comporte notamment :

- les **évaluations de recettes annuelles du compte** ;
- les **crédits annuels (autorisations d'engagement et crédits de paiement) demandés pour chaque programme du compte-mission** ;
- un **projet annuel de performances (PAP) pour chaque programme**, qui se décline en :
  - présentation stratégique du PAP du programme ;
  - objectifs et indicateurs de performances du programme ;
- la **justification au premier euro (JPE) des crédits proposés pour chaque action de chacun des programmes**.

Sauf indication contraire, **les montants de crédits figurant dans les tableaux du présent document sont exprimés en euros**.



## TABLE DES MATIÈRES

---

Compte d'affectation spéciale

<b>SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS</b>	<b>7</b>
Présentation du compte	8
Équilibre du compte et évaluation des recettes	9
Récapitulation des crédits	10

Programme 785

<b>EXPLOITATION DES SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS</b>	<b>11</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	12
Objectifs et indicateurs de performance	14
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	18
Justification au premier euro	21

Programme 786

<b>MATÉRIEL ROULANT DES SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS</b>	<b>25</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	26
Objectifs et indicateurs de performance	27
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	29
Justification au premier euro	32



COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE

**SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS**

---

## PRÉSENTATION DU COMPTE

### TEXTES CONSTITUTIFS

Loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011, article 65.

### OBJET

Ce compte d'affectation spéciale retrace principalement :

- en recettes :

a) le produit de la contribution de solidarité territoriale (CST) mentionnée à l'article 302 *bis* ZC du code général des impôts, taxe due par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs et assise sur le chiffre d'affaires des prestations de transport ferroviaire de voyageurs et des prestations commerciales qui leur sont directement liées, effectuées entre deux gares du réseau ferré national, sans toutefois prendre en compte les services de transport ferroviaire conventionnés par des autorités organisatrices de transports en France au titre des articles L. 1241-1 ou L. 2121-3 du code des transports, ainsi que ceux conventionnés par l'État ;

b) une fraction de la taxe sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes, dite taxe d'aménagement du territoire prévue à l'article 302 bis ZB du code général des impôts ;

c) le produit de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) mentionnée à l'article 235 *ter* ZF du code général des impôts, taxe due par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs ayant des activités de transport de voyageurs. Afin de ne pas pénaliser les nouveaux entrants, seules sont redevables les entreprises ferroviaires réalisant un chiffre d'affaires soumis à la CST supérieur à 300 M€.

- en dépenses :

a) les contributions liées à l'exploitation des services nationaux de transport de voyageurs conventionnés par l'État ;

b) les contributions liées au matériel roulant des services nationaux de transport de voyageurs conventionnés par l'État ;

c) les dépenses relatives aux enquêtes de satisfaction sur la qualité de service et aux frais d'études et de missions de conseil juridique, financier ou technique directement liés à l'exercice par l'État de ses responsabilités d'autorité organisatrice des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.

d) les contributions versées par l'État aux régions au titre de sa participation aux coûts d'exploitation des services nationaux de transports de voyageurs conventionnés par les régions à compter de 2017 et antérieurement conventionnés par l'État.



## ÉQUILIBRE DU COMPTE ET ÉVALUATION DES RECETTES

## ÉQUILIBRE DU COMPTE

Programme – Ministre intéressé	Recettes	Crédits	Solde
		Autorisations d'engagement Crédits de paiement	
<b>Exploitation des services nationaux de transport conventionnés</b>		286 200 000	
Ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire		286 200 000	
<b>Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés</b>		73 000 000	
Ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire		73 000 000	
Total des autorisations d'engagement		<b>359 200 000</b>	
<b>Total</b>	<b>359 200 000</b>	<b>359 200 000</b>	<b>0</b>

(+ : excédent ; - : charge)

## ÉVALUATION ET JUSTIFICATION DES RECETTES PAR LIGNE

Ligne de recette	LFI 2018	PLF 2019
01 – Contribution de solidarité territoriale	16 000 000	16 000 000
02 – Fraction de la taxe d'aménagement du territoire	141 200 000	117 200 000
03 – Recettes diverses ou accidentelles	0	0
04 – Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires	226 000 000	226 000 000
<b>Total</b>	<b>383 200 000</b>	<b>359 200 000</b>

## Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs

Mission

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION

Programme / Action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2018	Demandées pour 2019	FDC et ADP attendus en 2019	Ouverts en LFI pour 2018	Demandés pour 2019	FDC et ADP attendus en 2019
<b>785 – Exploitation des services nationaux de transport conventionnés</b>	<b>301 900 000</b>	<b>286 200 000</b>		<b>301 900 000</b>	<b>286 200 000</b>	
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	300 400 000	197 000 000		300 400 000	197 000 000	
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 500 000	1 000 000		1 500 000	1 000 000	
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés		88 200 000			88 200 000	
<b>786 – Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés</b>	<b>81 300 000</b>	<b>73 000 000</b>		<b>81 300 000</b>	<b>73 000 000</b>	
01 – Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	81 300 000	73 000 000		81 300 000	73 000 000	
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés						

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET TITRE

Programme / Titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2018	Demandées pour 2019	FDC et ADP attendus en 2019	Ouverts en LFI pour 2018	Demandés pour 2019	FDC et ADP attendus en 2019
<b>785 – Exploitation des services nationaux de transport conventionnés</b>	<b>301 900 000</b>	<b>286 200 000</b>		<b>301 900 000</b>	<b>286 200 000</b>	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	1 500 000	1 000 000		1 500 000	1 000 000	
Titre 6 – Dépenses d'intervention	300 400 000	285 200 000		300 400 000	285 200 000	
<b>786 – Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés</b>	<b>81 300 000</b>	<b>73 000 000</b>		<b>81 300 000</b>	<b>73 000 000</b>	
Titre 6 – Dépenses d'intervention	81 300 000	73 000 000		81 300 000	73 000 000	

### PROGRAMME 785

---

#### EXPLOITATION DES SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS

MINISTRE CONCERNÉ : FRANÇOIS DE RUGY, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Présentation stratégique du projet annuel de performances	12
Objectifs et indicateurs de performance	14
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	18
Justification au premier euro	21

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

### François POUPARD

*Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer*

Responsable du programme n° 785 : Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) constituent une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires. Suite au rapport remis en 2015 par la commission « TET d'avenir » présidée par le député Philippe Duron, l'État s'est engagé dans une vaste réforme des Trains d'Équilibre du Territoire (TET) afin de recréer une dynamique apte à faire renaître ce segment d'offre ferroviaire. Cette réforme qui repose sur le droit à la mobilité, la solidarité nationale, l'aménagement du territoire et la maîtrise de l'équilibre économique s'est traduite par une nouvelle convention entre l'État et SNCF Mobilités signée le 27 février 2017 pour la période 2016-2020, dont l'entrée en vigueur a été rétroactivement fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Cette convention traduit l'ensemble des évolutions apportées à l'offre et à sa gouvernance, notamment le recentrage du périmètre de l'offre dont l'État a la responsabilité, et doit permettre d'assurer l'équilibre financier des TET sur la durée de la convention tout en donnant une nouvelle dynamique à ces trains.

L'offre de nuit a été recentrée sur les lignes Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol véritablement porteuses d'enjeux d'aménagement du territoire. Une patte vers Cerbère a été réintroduite depuis l'été 2017 en partenariat avec la région Occitanie. S'agissant des lignes de jour, un important travail de concertation a été mené avec les régions, dans leur nouveau périmètre, afin de permettre une meilleure articulation des TET et TER, et par là d'offrir aux voyageurs un service plus lisible, plus efficient et d'une meilleure qualité. Cette concertation conduit à des évolutions de gouvernance : six accords de reprises de ligne TET d'intérêt local, imbriquées avec l'offre TER, ont ainsi été conclus en 2016 et en 2017 entre l'État et les régions Normandie, Centre-Val de Loire, Nouvelle Aquitaine, Hauts-de-France, Grand-Est et Occitanie. Après les reprises de plusieurs lignes TET en 2017 et 2018 par les régions Grand Est (Hirson-Metz, Reims-Dijon et Paris-Troyes-Belfort), Centre-Val-de-Loire (Paris-Montargis-Cosne-Nevers, Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges-Montluçon), Nouvelle Aquitaine (Bordeaux-Ussel, Bordeaux-Limoges et Bordeaux-La Rochelle) et Occitanie (Clermont-Ferrand-Nîmes), l'année 2019 sera marquée par la reprise des lignes Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai par la région Hauts-de-France au 1<sup>er</sup> janvier.

Au-delà du 1<sup>er</sup> janvier 2020, date qui marque les dernières reprises de ligne effectuées par les régions, l'État devrait rester responsable de six lignes TET de jour d'intérêt national : 3 lignes de longue distance structurantes à l'échelle du territoire national, au-delà du réseau à grande vitesse (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Marseille) et 3 lignes d'aménagement du territoire (Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye et Nantes-Lyon). Des schémas directeurs sont par ailleurs en cours d'élaboration pour chacune des 3 lignes TET structurantes, sous l'égide du préfet François Philizot, en lien avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau, et en concertation avec les acteurs locaux. Cette démarche permettra d'améliorer à court, moyen et long termes la qualité du service offert aux voyageurs et la compétitivité de l'offre TET, et de définir une véritable stratégie de desserte TET articulée avec les services TGV et TER.

De surcroît, l'État a, dans le cadre de cette réforme, décidé d'apporter via l'AFITF un soutien très important au renouvellement des matériels roulants des lignes TET. Dans la continuité de la convention de financement de 34 rames neuves Alstom conclue en 2013, pour un montant de 510 M€, une seconde convention de financement de 30 rames neuves Alstom, pour un montant de 362 M€, a ainsi été conclue en 2017.

Un appel d'offres spécifique au matériel roulant des lignes TET structurantes (Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille) a en outre été lancé fin 2016. Les résultats devraient être connus à l'automne 2019.

L'État s'est également engagé, au travers de protocoles conclus avec les régions en 2016 et 2017, à financer le renouvellement du matériel roulant des lignes TET reprises par les Régions, soit à travers la fourniture de rames Alstom neuves acquises via les conventions précédemment citées (10 rames Alstom Régiolis pour la région Hauts-de-France, 3 rames Alstom Régiolis pour la région Centre-Val de Loire, 3 rames Alstom Coradia Liner pour la région

Occitanie et 19 rames Coradia Liner pour la région Grand Est), soit à travers des contributions financières, laissant le choix aux régions du matériel le mieux adapté. Une convention de financement de 40 rames OMNEO, d'un montant de 720 M€, a été conclue à cet effet en novembre 2016 entre l'État, l'AFITF et la Région Normandie. Des conventions similaires sont en cours de conclusion avec les régions Hauts-de-France (d'un montant de 250 M€ pour l'achat de 19 rames Regio 2N) et Centre-Val-de-Loire (d'un montant de 480 M€ pour l'achat de 32 rames OMNEO).

Pour sa part, SNCF Mobilités est pleinement mobilisée pour redresser l'offre TET. Afin de lutter efficacement contre la concurrence intermodale et garantir la compétitivité du train, l'entreprise met en place à la demande de l'État depuis 2015 une politique commerciale rénovée et dynamique visant à répondre toujours davantage aux attentes de la clientèle ainsi qu'une démarche renforcée de maîtrise de ses coûts. Les résultats de l'année 2017 en termes de trafic et de recettes sont d'ailleurs en nette progression. Le mouvement social engagé au sein de SNCF Mobilités en avril 2018 est néanmoins venu fortement pénaliser cette dynamique au premier semestre de l'année 2018.

Par la signature de la convention d'exploitation des TET 2016-2020, l'État définit les obligations de service public que l'exploitant (SNCF Mobilités) doit assurer pour l'ensemble des trains d'équilibre du territoire, en matière de desserte des gares, de fréquence, de maintenance et de régénération du matériel roulant existant. En contrepartie de la réalisation de ces obligations de service public, SNCF Mobilités reçoit une compensation de l'autorité organisatrice.

Le présent programme (n° 785) a essentiellement vocation à couvrir le financement de la part de la compensation relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire. La part de la compensation relative à la contribution de l'État aux investissements relatifs à la maintenance et à la régénération du matériel roulant existant, relève du second programme (n° 786) du compte d'affectation spéciale.

Il retrace plus précisément en dépenses :

- la part de la compensation nécessaire pour couvrir le déficit courant d'exploitation établi contractuellement entre SNCF Mobilités et l'État, c'est-à-dire l'écart entre la somme des produits (soit les produits du trafic et les compensations liées à la mise en place de tarifs spécifiques) et des charges d'exploitation (charges de circulation des trains, charges au sol, charges de maintenance courante des matériels roulants, charges de structure, charges de distribution, charges d'énergie, prestations spécifiques en gares et points d'arrêt, péages d'infrastructure, prestations communes des services en gare et points d'arrêt, locations de matériel roulant) ;
- les dépenses relatives aux enquêtes de satisfaction sur la qualité de service et aux frais d'études, de fonctionnement et de missions de conseil juridique, financier ou technique, directement liés à l'exercice par l'État de ses responsabilités d'autorité organisatrice ;
- depuis 2018, les contributions versées par l'État aux régions au titre de sa participation aux coûts d'exploitation des services nationaux de transports de voyageurs conventionnés par les régions à compter de 2017 et antérieurement conventionnés par l'État.

Ce programme permet donc de contribuer au financement de l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, en assurant la transparence nécessaire à la maîtrise des coûts d'exploitation de ces trains par l'exploitant et en garantissant le respect par l'exploitant des obligations de service public qui lui sont assignées.

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

<b>OBJECTIF 1</b>	<b>Améliorer l'efficacité et l'attractivité des services nationaux de transport conventionnés</b>
INDICATEUR 1.1	Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres
INDICATEUR 1.2	Taux de remplissage
<b>OBJECTIF 2</b>	<b>Améliorer la qualité et la régularité des services nationaux de transport conventionnés</b>
INDICATEUR 2.1	Régularité des services nationaux de transport conventionnés

## OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

## OBJECTIF N° 1

## Améliorer l'efficacité et l'attractivité des services nationaux de transport conventionnés

## INDICATEUR 1.1

## Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres	€/véhicules-km	8,83	8,8	9,2	10,1	9,2	15,4

## Précisions méthodologiques

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

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

La trajectoire financière de la convention TET 2016-2020 résulte d'un équilibre pluriannuel négocié entre l'État et l'exploitant. Dès lors, les contributions à l'exploitation versées chaque année à l'exploitant, et par conséquent le présent indicateur, ne sont pas entièrement représentatives de l'évolution des déficits. Le montant réel de la contribution affectée à l'exploitation peut ainsi différer des prévisions effectuées.

## Source des données

Les trains-kilomètres sont déterminés :

- pour les exercices 2016 et 2017, à partir des décomptes définitifs de l'offre réalisée produits par SNCF Mobilités ;
- pour l'exercice 2018, à partir du décompte provisoire de l'offre réalisée produit par SNCF Mobilités pour les mois de janvier à mai, et d'un travail de projection effectué par l'entreprise sur les mois de juin à décembre ;
- pour les exercices 2019 et 2020, à partir de travaux de projection réalisés par l'État et SNCF Mobilités.

Les contributions à l'exploitation correspondent, pour les années 2016 et 2017, aux montants affectés en LFI au programme 785 (le cas échéant, ajustés après la LFR) diminués des dépenses d'études de l'autorité organisatrice, bien que, en termes d'exécution budgétaire, le versement de ces compensations ne soit intervenu dans les deux premiers cas que l'année suivante. La contribution prévisionnelle à l'exploitation pour les années 2018 et 2019 est déterminée à partir des données issues des travaux de révision de la trajectoire financière de la convention TET engagés au second semestre 2017.

A noter que la convention TET 2016-2020 prévoit que la trajectoire financière 2016-2020 soit revue en 2019 pour tenir compte notamment des éventuelles évolutions d'offres. Les prévisions présentées pour les exercices 2019 et 2020 pourront ainsi évoluer dans ce cadre en fonction du résultat des négociations entre l'État et SNCF Mobilités.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pour 2018, la prévision actualisée tient compte d'une diminution relativement importante de l'offre liée à la fois au mouvement social engagé depuis le début du mois d'avril 2018 au sein de SNCF Mobilités (alternance de 2 jours très perturbés et 3 jours moins perturbés) et à la reprise anticipée au 1<sup>er</sup> janvier 2018 des lignes Paris-Montargis-Cosne-Nevers, Paris-Orléans-Tours et Paris-Bourges-Montluçon par la région Centre-Val de Loire. La dégradation de la prévision de cet indicateur reste malgré tout limitée du fait de la diminution simultanée de la contribution conventionnelle prévisionnelle correspondant à cette dernière modification d'offre (bien que la contribution ramenée aux trains-kilomètres des lignes reprises était cependant plus faible que la moyenne des contributions des lignes conservées au sein du périmètre conventionné), conformément aux travaux de révision de la trajectoire financière de la convention du début de l'année 2018.

Pour 2019, la prévision de l'indicateur s'établit à environ 9,2 € par train-kilomètre, soit un niveau proche de la valeur de l'indicateur calculée pour l'année 2017 (8,8 €/train-km) et de la prévision initialement établie pour l'année 2018 (9,2 €/train-km). La nouvelle diminution de l'offre liée à la reprise des lignes Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai par la région Hauts-de-France au 1<sup>er</sup> janvier 2019 s'accompagne en effet en parallèle d'une nouvelle diminution de la contribution conventionnelle prévisionnelle, conformément aux travaux de révision de la trajectoire financière de la convention TET précités.

## INDICATEUR 1.2

### Taux de remplissage

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Taux de remplissage	%	34	38	33	37	36	38

#### Précisions méthodologiques

Le taux de remplissage se calcule à partir du remplissage (calculé comme le rapport entre le nombre total de voyageurs-kilomètres et le nombre total de trains-kilomètres) en le divisant par le nombre moyen de places offertes par train, soit 600 places. Cette estimation est actualisée à partir de 2020 à 500 places par train pour tenir compte du nouveau matériel mis en service et de l'évolution du périmètre des TET.

#### Source des données

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

Les voyageurs-kilomètres sont établis :

- pour les exercices 2016 et 2017, à partir des décomptes définitifs de la fréquentation produits par SNCF Mobilités ;
- pour l'exercice 2018, à partir du décompte provisoire de la fréquentation réalisé par SNCF Mobilités pour les mois de janvier à juin, et d'un travail de projection effectué par l'entreprise sur les mois de juillet à décembre ;
- pour les exercices 2019 et 2020, de travaux de projection réalisés par l'État et SNCF Mobilités.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La prévision actualisée 2018 est revue à la hausse par rapport à l'estimation réalisée dans le cadre du PAP 2018 (37 % contre 33 % prévu initialement) afin de prendre en compte l'augmentation du nombre de voyageurs par train constatée sur le début de l'année 2018, conséquence de la bonne dynamique de la fréquentation depuis 2017 mais aussi du mouvement social engagé depuis le début du mois d'avril 2018 au sein de SNCF Mobilités (qui a conduit à une réduction de l'offre mais à une réduction moindre, dans le même temps, du nombre global de voyageurs).

Pour 2019, la prévision est établie sur la base des travaux de projection de l'offre et de la fréquentation réalisés par l'État et SNCF Mobilités, et prend en compte l'évolution du périmètre des TET (les lignes reprises au 1er janvier 2018 et au 1er janvier 2019 présentant pour la plupart des taux de fréquentation inférieurs à la moyenne globale des lignes TET conservées) et les impacts favorables de la politique commerciale menée par l'exploitant depuis 2016.

## Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

## OBJECTIF N° 2

Améliorer la qualité et la régularité des services nationaux de transport conventionnés

## INDICATEUR 2.1

Régularité des services nationaux de transport conventionnés

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Ponctualité terminus à 10 minutes des trains de jour	%	87,9	87.1	89	84	89	90
Ponctualité terminus à 15 minutes des trains de nuit	%	86,9	81.5	87	87	87	87

## Précisions méthodologiques

La ponctualité terminus est définie comme le pourcentage des trains arrivant avec moins de 10 minutes de retard, pour les trains de jour, et moins de 15 minutes de retard pour les trains de nuit. Elle est définie relation par relation et mesurée par l'outil Bréhat de SNCF Mobilités, toutes causes confondues, sur l'ensemble du périmètre des trains d'équilibre du territoire, en distinguant les trains de jour et les trains de nuit.

Source des données : Pour les années 2016 et 2017, les données sont produites par SNCF Mobilités à partir des retards réellement constatés selon la méthodologie précisée plus haut. Pour l'exercice 2018, les prévisions sont calculées par l'État en extrapolant, à partir des tendances observées sur l'année 2017 pour les lignes conservées dans le périmètre conventionnel en 2018, les données réelles de régularité fournies par SNCF Mobilités sur les 5 premiers mois de l'année 2018.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pour 2018, les prévisions actualisées sont en retrait par rapport aux objectifs fixés dans le cadre du PAP 2018, aussi bien pour la régularité des lignes de jour (84 % par rapport à un objectif initialement fixé à 89%) que pour la régularité des lignes de nuit (83 % également par rapport à un objectif de 87%).

S'agissant de l'offre de jour, cette nouvelle prévision tient compte des résultats des premiers mois de l'année 2018, en particulier des problèmes de régularité enregistrés en avril et mai 2018 (environ 80 % seulement des trains arrivant avec moins de 10 minutes de retard) liés au mouvement social engagé depuis le début du mois d'avril 2018 au sein de SNCF Mobilités. Les plans de transport adaptés mis en place impactent en effet négativement la régularité : de nombreux trains ont des arrêts supplémentaires, sans modification de leurs horaires, et arrivent en conséquence en retard. Ces retards sont par ailleurs aggravés par l'affluence des voyageurs au regard de l'offre réduite, et peuvent provoquer par effet domino des réutilisations tardives du matériel. La prolongation de ce mouvement sur le mois de juin (voire juillet) incite donc à la plus grande prudence quant aux prévisions effectuées pour cet indicateur.

L'objectif de régularité des lignes de nuit fixé dans le PAP 2018 (87 %) est maintenu pour le PAP 2019. La prévision issue de la méthode d'extrapolation appliquée pour les lignes de jour n'a été pas retenue : la chute importante de la régularité des lignes de nuit constatée en 2017 à partir du mois de juin résultait d'un événement exceptionnel (mouvement social des agents de postes d'aiguillage sur la voie unique au niveau de Livron pénalisant fortement la circulation de la ligne Paris-Briançon) et dégradait fortement l'estimation, alors que cet événement est aujourd'hui terminé et que la régularité moyenne des lignes de nuit observée sur les cinq premiers mois de l'année 2018 (89 %) se situe par ailleurs au-delà de l'objectif fixé initialement.

Pour mémoire, la cible 2020 de régularité des lignes de jour a été fixée à 90 % dans le cadre de l'élaboration du PAP 2018 afin de tenir compte de la mise en service progressive de nouveaux matériels roulants sur ces lignes (Nantes-Lyon, Toulouse-Hendaye et Nantes-Bordeaux) qui devrait contribuer à améliorer progressivement la ponctualité des trains. Au regard de cette cible, il a été retenu une prévision intermédiaire à 89 % pour l'année 2019, comme prévu également initialement pour l'année 2018.



Pour les lignes de nuit, l'âge élevé du matériel roulant avait incité à retenir une cible 2020 égale à 87 %, dans la continuité du résultat observée pour l'année 2016. La prévision 2019 est ainsi fixée également à 87 %.

Comme indiqué dans le PAP 2018, la densification des travaux de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure pourrait néanmoins affecter les TET en 2019 et conduire à des résultats inférieurs aux prévisions formulées aussi bien pour l'offre de jour que pour l'offre de nuit.

## Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## 2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

## 2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP attendus
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		197 000 000	<b>197 000 000</b>	
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 000 000		<b>1 000 000</b>	
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés ( <i>nouveau</i> )		88 200 000	<b>88 200 000</b>	
<b>Total</b>	<b>1 000 000</b>	<b>285 200 000</b>	<b>286 200 000</b>	

## 2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP attendus
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		197 000 000	<b>197 000 000</b>	
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 000 000		<b>1 000 000</b>	
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés ( <i>nouveau</i> )		88 200 000	<b>88 200 000</b>	
<b>Total</b>	<b>1 000 000</b>	<b>285 200 000</b>	<b>286 200 000</b>	

## 2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

## 2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP prévus
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		300 400 000	<b>300 400 000</b>	
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 500 000		<b>1 500 000</b>	
<b>Total</b>	<b>1 500 000</b>	<b>300 400 000</b>	<b>301 900 000</b>	

## 2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP prévus
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		300 400 000	<b>300 400 000</b>	
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 500 000		<b>1 500 000</b>	
<b>Total</b>	<b>1 500 000</b>	<b>300 400 000</b>	<b>301 900 000</b>	

## Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2018	Demandées pour 2019	Ouverts en LFI pour 2018	Demandés pour 2019
<b>Titre 3 – Dépenses de fonctionnement</b>	1 500 000	1 000 000	1 500 000	1 000 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 500 000	1 000 000	1 500 000	1 000 000
<b>Titre 6 – Dépenses d'intervention</b>	300 400 000	285 200 000	300 400 000	285 200 000
Transferts aux entreprises	227 200 000	197 000 000	227 200 000	197 000 000
Transferts aux collectivités territoriales	73 200 000	88 200 000	73 200 000	88 200 000
<b>Total</b>	<b>301 900 000</b>	<b>286 200 000</b>	<b>301 900 000</b>	<b>286 200 000</b>

## JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		197 000 000	<b>197 000 000</b>		197 000 000	<b>197 000 000</b>
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		1 000 000	<b>1 000 000</b>		1 000 000	<b>1 000 000</b>
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés		88 200 000	<b>88 200 000</b>		88 200 000	<b>88 200 000</b>
Total		<b>286 200 000</b>	<b>286 200 000</b>		<b>286 200 000</b>	<b>286 200 000</b>

## Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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

## ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2018

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 (RAP 2017)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2017	AE LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018
510 576		392 747 625	393 256 010	

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP au-delà de 2021
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018	CP demandés sur AE antérieures à 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE antérieures à 2019
	0			
AE nouvelles pour 2019 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019
286 200 000	286 200 000			
<b>Totaux</b>	<b>286 200 000</b>			

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2019

CP 2019 demandés sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2020 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019
100 %	0 %	0 %	0 %

## JUSTIFICATION PAR ACTION

**ACTION N° 01****68,8 %****Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		197 000 000	<b>197 000 000</b>	
Crédits de paiement		197 000 000	<b>197 000 000</b>	

Les crédits de l'action n° 01 permettent de contribuer à la couverture du déficit courant d'exploitation des lignes de trains d'équilibre du territoire dont l'État est autorité organisatrice, la part de la compensation relative à la contribution de l'État aux investissements relatifs à la maintenance de régénération du matériel roulant existant relevant du second programme de ce compte d'affectation spéciale (programme n° 786).

Les travaux de révision de la trajectoire financière de la convention conclue par l'État avec SNCF Mobilités pour la période 2016-2020 doivent permettre de limiter à 197 M€ le niveau de dépenses (hors études, hors contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des lignes TET antérieurement conventionnées) du programme 785 pour l'année 2019.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>197 000 000</b>	<b>197 000 000</b>
Transferts aux entreprises	197 000 000	197 000 000
<b>Total</b>	<b>197 000 000</b>	<b>197 000 000</b>

**ACTION N° 02****0,3 %****Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés**

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

Conformément à la volonté de l'État de renforcer son rôle d'autorité organisatrice, le recours à des compétences extérieures est maintenu en 2019 afin d'augmenter la capacité d'expertise de l'État dans l'exercice de sa compétence d'autorité organisatrice des TET et notamment préparer l'ouverture à la concurrence des services conventionnés.

L'action n° 02 couvre ainsi le financement des dépenses relatives aux enquêtes de satisfaction sur la qualité de service et aux frais d'études, de fonctionnement et de missions de conseil juridique, financier ou technique, y compris relatives au matériel roulant, directement liés à l'exercice des responsabilités d'autorité organisatrice. À cet effet, il est ainsi prévu une dotation de 1 000 000 € pour l'année 2019.

**Exploitation des services nationaux de transport conventionnés**

Programme n° 785 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>1 000 000</b>	<b>1 000 000</b>
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 000 000	1 000 000
<b>Total</b>	<b>1 000 000</b>	<b>1 000 000</b>

**ACTION N° 03****30,8 %**

**Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		88 200 000	<b>88 200 000</b>	
Crédits de paiement		88 200 000	<b>88 200 000</b>	

Depuis l'année 2018, le programme n° 785 du compte d'affectation spéciale permet également de retracer en dépenses les contributions versées par l'État aux régions au titre de sa participation aux coûts d'exploitation des services nationaux de transports de voyageurs conventionnés par les régions à compter de 2017 et antérieurement conventionnés par l'État.

Les crédits de l'action n° 03 correspondent ainsi aux contributions qui seront versées aux régions Grand Est (13 M€), Centre-Val-de-Loire (49 M€), Nouvelle Aquitaine (6,7 M€), Occitanie (4,5 M€) et Hauts-de-France (15 M€) en 2019, pour un total de 88,2 M€.

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>88 200 000</b>	<b>88 200 000</b>
Transferts aux collectivités territoriales	88 200 000	88 200 000
<b>Total</b>	<b>88 200 000</b>	<b>88 200 000</b>



### PROGRAMME 786

---

#### **MATÉRIEL ROULANT DES SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS**

MINISTRE CONCERNÉ : FRANÇOIS DE RUGY, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Présentation stratégique du projet annuel de performances	26
Objectifs et indicateurs de performance	27
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	29
Justification au premier euro	32

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

### François POUPARD

*Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer*

Responsable du programme n° 786 : Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés

Le présent programme (n° 786) a vocation à couvrir le financement de la part de la compensation liée à la contribution de l'État aux investissements relatifs à la maintenance de régénération du matériel roulant existant.

Il retrace plus précisément en dépenses :

- la part de la compensation nécessaire pour couvrir les dotations pour amortissements et frais financiers relatifs au programme pluriannuel de maintenance de régénération du matériel roulant existant qui est mis en œuvre pendant la convention. Aux termes de l'article 5.2.3.2. de la convention TET, un programme d'investissement prévoit les opérations nécessaires à la révision, à la transformation et à la modernisation des matériels roulants. Ces opérations sont destinées à prolonger la durée de vie des équipements et permettre leur maintien en exploitation dans le respect des règles de sécurité, et, pour certaines d'entre elles, à améliorer le confort pour les voyageurs ;
- les dotations pour amortissements et frais financiers des investissements qui ont été réalisés avant l'entrée en vigueur de la convention mais qui n'ont pas encore été amortis.

Le financement des opérations de renouvellement du matériel roulant des lignes TET (reprises par les régions ou dont l'État demeure autorité organisatrice) mentionnées précédemment est quant à lui assuré par l'État via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

### OBJECTIF 1

#### Améliorer l'utilisation du matériel roulant

INDICATEUR 1.1

Contribution au matériel roulant rapportée aux véhicules-kilomètres

INDICATEUR 1.2

Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant (du point de vue de l'utilisateur)

## OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

### OBJECTIF N° 1

#### Améliorer l'utilisation du matériel roulant

#### INDICATEUR 1.1

##### Contribution au matériel roulant rapportée aux véhicules-kilomètres

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Contribution au matériel roulant rapportée aux véhicules-kilomètres	€/ véhicules-km	3,69	3.41	3	3,6	3,4	4,1

#### Précisions méthodologiques

La contribution au matériel roulant est la somme des amortissements et frais financiers liés au matériel roulant appartenant à l'exploitant et utilisés pour l'exécution du service. Elle est étroitement liée au programme d'investissement prévu conventionnellement.

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

Cet indicateur est calculé pour une année courante à partir du montant financier affecté au programme 786. Or cette répartition est effectuée lors de l'été N-1, sur la base des informations disponibles à cette date. Par ailleurs, la trajectoire financière de la convention TET 2016-2020 résulte d'un équilibre pluriannuel négocié entre l'État et l'exploitant. Dès lors, les contributions au matériel roulant versées chaque année à l'exploitant, et par conséquent le présent indicateur, ne sont pas entièrement représentatifs de l'évolution des dépenses de matériel roulant. Le montant réel de la contribution affectée au matériel roulant peut ainsi différer des prévisions effectuées.

#### Source des données

Les trains-kilomètres sont déterminés :

- pour les exercices 2016 et 2017, à partir des décomptes définitifs de l'offre réalisée produits par SNCF Mobilités ;
- pour l'exercice 2018, à partir du décompte provisoire de l'offre réalisée produit par SNCF Mobilités pour les mois de janvier à mai, et d'un travail de projection effectué par l'entreprise sur les mois de juin à décembre ;
- pour les exercices 2019 et 2020, à partir de travaux de projection réalisés par l'État et SNCF Mobilités.

Les contributions au matériel roulant correspondent, pour les années 2016, 2017 et 2018, aux montants affectés en LFI au programme 786 (le cas échéant, ajustés suite à la LFR), bien que, en termes d'exécution budgétaire, le versement de ces compensations ne soit intervenu dans les deux premiers cas que l'année suivante. La contribution prévisionnelle au matériel roulant pour l'année 2019 est déterminée à partir des données issues des travaux de révision de la trajectoire financière de la convention TET engagés au cours du second semestre 2017.

À noter que la convention TET 2016-2020 prévoit que la trajectoire financière 2016-2020 soit revue en 2019 pour tenir compte notamment des éventuelles évolutions d'offres. Les prévisions présentées pour les exercices 2019 et 2020 pourront ainsi évoluer dans ce cadre en fonction du résultat des négociations entre l'État et SNCF Mobilités.

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pour l'année 2018, la prévision actualisée tient compte d'une diminution relativement importante de l'offre liée à la fois au mouvement social engagé depuis le début du mois d'avril 2018 au sein de SNCF Mobilités (alternance de 2 jours très perturbés et 3 jours moins perturbés) et à la reprise anticipée au 1<sup>er</sup> janvier 2018 des lignes Paris-Montargis-Cosne-Nevers, Paris-Orléans-Tours et Paris-Bourges-Montluçon par la région Centre-Val de Loire.

Contrairement à l'indicateur 1.1 du programme 785 (contribution à l'exploitation), cette dernière modification d'offre n'a pas conduit à revoir le montant de la contribution au matériel roulant utilisée pour le calcul de cet indicateur, et donc à limiter la hausse de l'indicateur par rapport à la prévision initiale, la contribution au matériel roulant utilisée pour le calcul étant égale au montant financier affecté au programme 786 à l'été 2017 (cf. précisions méthodologiques ci-dessus).

## Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 786 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Pour 2019, la prévision de l'indicateur s'établit à environ 3,4 € par train-kilomètre, soit un niveau proche de la valeur de l'indicateur calculée pour l'année 2017 (3,41 €/train-kilomètre) et de la prévision 2018 actualisée (3,6 €/trains-kilomètres). La nouvelle diminution de l'offre liée à la reprise des lignes Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai par la région Hauts-de-France au 1<sup>er</sup> janvier 2019 s'accompagne en effet en parallèle d'une diminution de la contribution conventionnelle prévisionnelle au matériel roulant, cohérente avec les charges de matériel roulant des lignes reprises.

### INDICATEUR 1.2

Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant (du point de vue de l'usager)

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant	%	0,37	0,38	0,32	0,7	0,31	0,30

#### Précisions méthodologiques

Les défaillances de matériel roulant sont la première cause de suppression de trains, mettant ainsi en exergue la moyenne d'âge élevée des matériels roulants nécessaires à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire. Le plan pluriannuel d'investissement dont l'efficacité sera vue à travers l'évolution des taux d'annulations de trains justifiées par une avarie du matériel, a pour effet de limiter leur nombre.

Cet indicateur (le nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant exprimé en pourcentage) est calculé pour une année en faisant le rapport du nombre de trains supprimés du fait d'une défaillance de matériel roulant avec le nombre total de trains ayant circulé sur l'année.

Source des données : les valeurs de l'indicateur pour les années 2016 et 2017 ont été établies à partir de données réelles transmises par SNCF Mobilités. La prévision 2018 est établie par l'État :

- pour le nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance de matériel roulant, en extrapolant, à partir des tendances observées sur l'année 2017 pour les lignes conservées dans le périmètre conventionnel en 2018, les données réelles fournies par SNCF Mobilités sur les 5 premiers mois de l'année 2018 :

- pour le nombre total de trains prévu en circulation sur l'année 2018, à partir du nombre réel de trains ayant circulé sur les 5 premiers mois de l'année 2018 et d'une estimation de l'offre attendue sur les mois suivants calculée en fonction du nombre de trains ayant circulé sur les lignes TET du périmètre conventionnel en 2017 (ajusté à la baisse pour les mois de juin et juillet 2018 afin tenir compte de l'impact du mouvement social engagé en avril en 2018)

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La prévision 2018 a été révisée à la hausse afin de tenir compte de la dégradation des résultats essentiellement observée sur les mois de janvier et février 2018 (respectivement 0,8 % et 1,2 % de trains supprimés à cause d'une défaillance de matériel roulant sur ces 2 mois). Ces problèmes de matériel roulant sont principalement concentrés sur les lignes normandes (Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le-Havre notamment) et les lignes du nord (Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai) du fait des fortes intempéries qui ont touché les régions concernées au début de l'année 2018 (passage des tempêtes Carmen et Eleanor et vents violents en janvier, fortes chutes de neige et givre en février) qui limitent la disponibilité du matériel roulant de ces lignes. L'âge du matériel roulant et, pour les lignes normandes uniquement, le dysfonctionnement du système permettant de profiler les essieux, expliquent également ces mauvais résultats.

Pour mémoire, la cible 2020 a été fixée à 0,30 % dans le cadre de l'élaboration du PAP 2018 afin de tenir compte de la mise en service de nouveaux matériels roulants sur les lignes de jour (Nantes-Lyon, Toulouse-Hendaye et Nantes-Bordeaux) qui devrait contribuer à améliorer progressivement, après une période de déverminage, le nombre de trains supprimés du fait d'une défaillance de matériel roulant. Au regard de cette cible, il a été retenu une prévision à 31 % pour l'année 2019.

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## 2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

## 2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP attendus
01 – Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	73 000 000	
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés		
<b>Total</b>	<b>73 000 000</b>	

## 2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP attendus
01 – Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	73 000 000	
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés		
<b>Total</b>	<b>73 000 000</b>	

**Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés**

Programme n° 786 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

**2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)****2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT**

Numéro et intitulé de l'action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP prévus
01 – Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	81 300 000	
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés		
<b>Total</b>	<b>81 300 000</b>	

**2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT**

Numéro et intitulé de l'action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP prévus
01 – Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	81 300 000	
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés		
<b>Total</b>	<b>81 300 000</b>	

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2018	Demandées pour 2019	Ouverts en LFI pour 2018	Demandés pour 2019
<b>Titre 6 – Dépenses d'intervention</b>	81 300 000	73 000 000	81 300 000	73 000 000
Transferts aux entreprises	81 300 000	73 000 000	81 300 000	73 000 000
<b>Total</b>	<b>81 300 000</b>	<b>73 000 000</b>	<b>81 300 000</b>	<b>73 000 000</b>

**Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés**

Programme n° 786 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

**JUSTIFICATION AU PREMIER EURO****ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME**

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés		73 000 000	<b>73 000 000</b>		73 000 000	<b>73 000 000</b>
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés						
Total		<b>73 000 000</b>	<b>73 000 000</b>		<b>73 000 000</b>	<b>73 000 000</b>



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

### ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2018

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 (RAP 2017)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2017	AE LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018
0		81 300 000	81 300 000	0

### ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP au-delà de 2021
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018	CP demandés sur AE antérieures à 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE antérieures à 2019
0	0			
AE nouvelles pour 2019 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019
73 000 000	73 000 000			
<b>Totaux</b>	<b>73 000 000</b>			

### CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2019

CP 2019 demandés sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2020 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019
100 %	0 %	0 %	0 %

**Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés**

Programme n° 786 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## JUSTIFICATION PAR ACTION

**ACTION N° 01****100,0 %****Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		73 000 000	<b>73 000 000</b>	
Crédits de paiement		73 000 000	<b>73 000 000</b>	

La présente action a vocation à couvrir le financement de la part de la compensation relative à la contribution de l'État aux investissements relatifs à la maintenance de régénération du matériel roulant existant.

Elle retrace plus précisément en dépenses la part de la compensation nécessaire pour couvrir les dotations pour amortissements et frais financiers relatifs au matériel roulant existant.

Ce montant de 73 M€ pour 2019 couvre en particulier les dotations pour amortissements et frais financiers induits par le programme technique industriel poursuivi dans la nouvelle convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire pour la période 2016-2020.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>73 000 000</b>	<b>73 000 000</b>
Transferts aux entreprises	73 000 000	73 000 000
<b>Total</b>	<b>73 000 000</b>	<b>73 000 000</b>

**ACTION N° 02****Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés**

L'action n° 02 avait pour objectif de couvrir le financement des dépenses relatives aux enquêtes de satisfaction sur la qualité de service et aux frais d'études, de fonctionnement et de missions de conseil juridique, financier ou technique directement liés à l'exercice des responsabilités d'autorité organisatrice pour ce qui concerne l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.

Néanmoins l'ensemble des crédits consacrés aux études seront prélevés sur l'action 2 du programme 785, y compris ceux concernant le matériel roulant, les marchés passés relevant le plus souvent de l'exploitation des TET mais aussi du matériel roulant.