

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

PROGRAMME 785

EXPLOITATION DES SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS

MINISTRE CONCERNÉE : ELISABETH BORNE, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Présentation stratégique du projet annuel de performances	4
Objectifs et indicateurs de performance	6
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	11
Justification au premier euro	14

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Marc PAPINUTTI

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), dont l'État est autorité organisatrice depuis 2011, constituent une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires. À la suite du 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 TET afin de faire renaître ce segment d'offre ferroviaire. La convention d'exploitation des TET conclue avec SNCF Mobilités pour la période 2016-2020 traduit la volonté d'assurer l'équilibre financier des TET sur la durée tout en donnant une nouvelle dynamique à ces trains.

Cela passe tout d'abord par le recentrage du périmètre de l'offre dont l'État a la responsabilité. L'important travail de concertation mené avec les régions, dans leur nouveau périmètre, afin de permettre une meilleure articulation des TET et des trains express régionaux (TER), et ainsi d'offrir aux voyageurs un service plus lisible, plus efficient et d'une meilleure qualité, s'est traduit par la reprise de plusieurs lignes TET d'intérêt régional depuis le 1^{er} janvier 2017. L'année 2020 sera ainsi marquée par les dernières reprises de lignes effectuées par les régions, avec la reprise au 1^{er} janvier des lignes Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville, Paris-Evreux-Serquigny, Paris-Granville et Caen-Le Mans-Tours par la région Normandie. Au terme de ces reprises, l'État sera responsable de trois 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), de trois lignes d'aménagement du territoire (Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye et Nantes-Lyon), de deux dessertes fines du territoire (Clermont-Ferrand-Béziers et Clermont-Ferrand-Saint-Martin-Sail-les-Bains) et de deux lignes de nuit (Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol/Cerbère).

Cette dynamique consiste également à améliorer l'attractivité et la compétitivité des lignes structurantes Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Marseille. À cette fin, l'État a engagé une mission de concertation avec le groupe public ferroviaire et les acteurs du territoire afin de doter ces lignes d'une véritable vision stratégique à court (2020), moyen (2025) et long terme (2030). Cette démarche de schéma directeur se poursuivra en 2020. Une démarche similaire, dont les résultats devraient être connus à l'automne 2019, a été également initiée sur les lignes d'aménagement du territoire Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux, en vue notamment de l'ouverture à la concurrence de ces deux lignes à l'horizon 2022.

C'est également la contractualisation d'efforts commerciaux et de productivité de la part de l'opérateur, SNCF Mobilités. Le début de l'année 2019 a ainsi été marquée par la signature du deuxième avenant à la convention TET 2016-2020. Cet avenant conduit à une amélioration du déficit conventionnel prévisionnel des TET de près de 110 M€ sur la période 2017-2020. En termes de trafics, même si l'année 2018 a été fortement impactée par le mouvement social au deuxième trimestre, qui a conduit à une diminution du nombre de voyageurs-kilomètres d'environ 8 % par rapport à l'année 2017 (à périmètre comparable), l'important travail de reconquête des clients durant l'été 2018 a permis de retrouver, dès le dernier trimestre 2018, un niveau de fréquentation comparable à celui mesuré sur la même période en 2017. Cette bonne dynamique s'est confirmée au 1^{er} trimestre 2019 par une augmentation de plus de 3 % du trafic (à périmètre comparable) par rapport au 1^{er} trimestre 2018.

Enfin, une attention renforcée est apportée la qualité de service offerte. En termes d'investissements, cela passe avant tout par le renouvellement et la modernisation du matériel roulant vétuste. Au-delà du soutien apporté par l'État au renouvellement des matériels roulants des lignes TET reprises par les régions, soit à travers des contributions financières, laissant le choix aux Régions du matériel le mieux adapté, soit à travers la fourniture de rames Alstom neuves, l'État s'est également engagé – via l'AFITF - dans le renouvellement du matériel roulant des lignes TET du périmètre conventionné. Le matériel roulant des lignes d'aménagement du territoire Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Toulouse-Hendaye s'est ainsi achevé en 2019 avec la mise en service de 9 nouvelles rames sur la ligne Toulouse-Hendaye. Les résultats de l'appel d'offres spécifique relatif au renouvellement du matériel roulant des lignes TET

structurantes Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand (dont la mission parlementaire flash menée en septembre 2018 a confirmé la pertinence et l'intérêt) devraient en outre être connus à l'automne 2019, pour un coût prévisionnel d'environ 800 M€ auxquels pourraient s'ajouter 400 M€ pour la ligne Bordeaux-Toulouse-Marseille, dont les modalités de renouvellement du matériel restent à définir à partir de 2024. Le calendrier de livraison des rames dépend du scénario de programmation retenu dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et devrait débiter à l'horizon de la fin d'année 2023. Enfin, l'État a annoncé à la rentrée 2018 l'engagement d'un programme de rénovation et de modernisation du matériel roulant des deux lignes TET de nuit pour une réalisation d'ici à 2023, d'un montant compris entre 30 et 40 M€, contribuant à assurer la pérennité de ces lignes.

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 rénovation 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

OBJECTIF	Améliorer l'efficacité et l'attractivité des services nationaux de transport conventionnés
INDICATEUR	Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres
INDICATEUR	Taux de remplissage
OBJECTIF	Améliorer la qualité et la régularité des services nationaux de transport conventionnés
INDICATEUR	Régularité des services nationaux de transport conventionnés à 5 minutes

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

À partir de l'année 2020 :

- l'indicateur 1.1 (« Contribution à l'exploitation rapportée aux trains-kilomètres ») est fusionné avec l'indicateur 1.1 du programme 786 (« Contribution au matériel roulant rapportée aux trains-kilomètres ») ;
- les deux sous-indicateurs de l'indicateur 2.1 « Régularité des services nationaux de transport conventionnés » (« Ponctualité terminus à 10 minutes des trains de jour » et « Ponctualité terminus à 15 minutes des trains de nuit ») sont supprimés et remplacés par le sous-indicateur « Ponctualité terminus à 5 minutes », en cohérence avec les nouvelles pratiques de management de la qualité de service de l'opérateur ferroviaire.

OBJECTIF

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

INDICATEUR

Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres	€/véhicules-km	12,2	13,4	sans objet	11,6	15,8	19,5

Précisions méthodologiques

La contribution à l'exploitation pour une année donnée correspond à l'écart entre l'ensemble des 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, charges de capital liées au 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.

À partir du PAP 2020, les charges de capital liées au matériel roulant, auparavant retranchées des charges d'exploitation conventionnelles et prises en compte dans le calcul de l'indicateur 1.1 du programme 786 (contribution au matériel roulant), sont incluses dans le calcul de la contribution à l'exploitation. Bien que le nom de l'indicateur 1.1 du programme 785 reste inchangé par rapport aux projets annuels de performance (PAP) et aux rapports annuels de performance (RAP) antérieurs, les résultats de cet indicateur figurant dans ces rapports ne sont pas comparables aux résultats figurant dans le présent PAP.

Enfin, 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 d'exploitation de l'activité TET. Le montant réel de la contribution d'exploitation peut ainsi différer des prévisions effectuées.

Source des données

La contribution à l'exploitation correspond :

- pour l'exercice 2017, au montant de la contribution d'exploitation (357 M€ forfaitaire) versée à SNCF Mobilités bien que, en termes d'exécution budgétaire, le versement de cette contribution ne soit intervenu que l'année suivante ;
- pour l'exercice 2018, au montant de la contribution d'exploitation sollicitée par SNCF Mobilités dans le cadre du projet de facture relatif à l'exécution réelle du service TET pour l'année 2018 (environ 286 M€ contre 308,5 M€ prévus dans la trajectoire conventionnelle prévisionnelle). En termes d'exécution budgétaire, le versement d'un premier acompte à la contribution d'exploitation est intervenu en 2018 (277,65 M€), mais le versement du solde relatif à cette contribution n'interviendra qu'au deuxième semestre 2019, après contrôle par l'État des justificatifs relatifs au service réellement exécuté ;

- pour l'exercice 2019, au montant de la contribution d'exploitation prévisionnelle totale issu de l'instruction du devis de SNCF Mobilités relatif à l'exécution du service TET pour l'année 2019 (environ 245,8 M€ contre 259,6 M€ prévu dans la trajectoire conventionnelle prévisionnelle). Comme pour l'exercice 2018, le versement d'un premier acompte à cette contribution d'exploitation devrait intervenir d'ici à la fin de l'année 2019 (242 M€) mais le versement du solde relatif à cette contribution n'interviendra que dans le courant de l'année 2020 après contrôle par l'État du projet de facture de SNCF Mobilités relatif à l'exécution réelle du service et des justificatifs associés ;
- pour l'exercice 2020, au montant de la contribution d'exploitation prévisionnelle issu des travaux de projection menés par SNCF Mobilités et l'État à l'occasion de la première révision de la trajectoire financière de la convention TET 2016-2020 (et inscrit conventionnellement) bien que, en termes d'exécution budgétaire, le versement de cette compensation sera, comme pour les exercices 2018 et 2019, échelonné sur les années 2020 et 2021.

À noter que de nouveaux travaux de révision de la trajectoire financière de la convention TET 2016-2020 sont réalisés 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.

L'offre réalisée, exprimée en trains-kilomètres, est déterminée :

- pour les exercices 2017 et 2018, à partir des décomptes définitifs de l'offre réalisée produits par SNCF Mobilités ;
- pour l'exercice 2019, 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 l'exercice 2020, à partir de travaux de projection réalisés par l'État et SNCF Mobilités à l'occasion de la première révision de la trajectoire financière de la convention TET 2016-2020.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Pour l'exercice 2018, la contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres (indicateur 1.1) est évaluée à 13,4 €/train-km au regard du montant inscrit dans le cadre du projet de facture relatif à l'exécution réelle du service TET pour l'année 2018. La valeur définitive de cet indicateur devrait néanmoins être connue en septembre 2019, après contrôle par l'État de ce projet de facture et des justificatifs associés.

En effet, contrairement aux années 2016 et 2017 où le versement de la contribution d'exploitation était exceptionnellement forfaitaire, la convention d'exploitation TET 2016-2020 prévoit qu'à compter de l'exercice 2018 le versement de la contribution d'exploitation soit effectué pour partie sous forme d'un acompte pendant l'année où est réalisé le service puis d'un solde lors de l'année suivante sur la base de justificatifs liés au service réellement exécuté.

Les impacts financiers liés à d'éventuelles réductions du plan de transport sont ainsi notamment intégrés au calcul du solde la contribution d'exploitation versée à SNCF Mobilités, certaines charges étant refacturées au réel à l'État en cohérence avec le plan de transport effectivement réalisé (notamment les péages d'infrastructures, les redevances liées à l'utilisation des gares et les loyers relatifs au matériel roulant). C'est tout particulièrement vrai pour l'exercice 2018 : le montant de la contribution d'exploitation sollicitée par SNCF Mobilités dans le cadre du projet de facture relatif à l'exécution réelle du service TET pour l'année 2018 (286 M€) est ainsi nettement inférieur au montant prévisionnel inscrit dans la convention pour ce même exercice (308,5 M€) en raison notamment de la diminution importante de l'offre liée au mouvement social mené au sein de SNCF Mobilités au deuxième trimestre 2018.

La diminution importante de l'offre liée à ce même mouvement social (donc du volume de trains-km), supérieure aux économies de charges réalisées, est néanmoins un des facteurs qui explique la dégradation de cet indicateur par rapport à l'année 2017.

Pour l'exercice 2019, la prévision s'établit à 11,6 €/train-km, soit une amélioration par rapport à l'indicateur calculé pour l'exercice 2017 (12,2 €/train-km). Cette prévision tient compte du montant issu de l'instruction du devis de SNCF Mobilités relatif à la compensation conventionnelle prévisionnelle pour l'année 2019 (245,8 M€ au lieu de 259,6 M€ inscrit dans la trajectoire financière conventionnelle prévisionnelle). La reprise des lignes Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai par la région Hauts-de-France au 1^{er} janvier 2019 s'accompagne en parallèle d'une nouvelle diminution de la contribution conventionnelle prévisionnelle.

Enfin, pour l'exercice 2020, la prévision de l'indicateur s'établit à environ 15,8 € par train-kilomètre. Cette évolution de l'indicateur par rapport aux années précédentes s'explique notamment par la modification du périmètre conventionné avec la reprise des lignes Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville, Paris-Evreux-Serquigny, Paris-Granville et Caen-Le Mans-Tours par la région Normandie au 1^{er} janvier 2020, dont le niveau de contribution à l'exploitation aux trains-km est plus faible en moyenne que celui des lignes TET restant conventionnées.

Il convient néanmoins de signaler que les travaux de première révision de la trajectoire financière conventionnelle, conclus au début de l'année 2019, ont néanmoins permis de revoir de façon importante le montant du déficit

conventionnel prévisionnel pour l'exercice 2020 (235,7 M€ au lieu des 286,5 M€ prévus initialement), et donc à modérer la dégradation initialement pressentie pour cet indicateur en 2020.

Les travaux de seconde révision de la trajectoire financière conventionnelle, engagés à la fin du mois de mars 2019, devraient conduire à réviser à nouveau le montant prévisionnel de la contribution à l'exploitation de l'année 2020, et donc à revoir la valeur de cet indicateur.

Enfin, la cible 2020 indiquée pour cet indicateur correspond à la somme des cibles fixées à l'occasion du PAP 2019 pour l'indicateur 1.1 (« Contribution à l'exploitation rapportée aux trains-kilomètres ») du programme 785 et l'indicateur 1.1 du programme 786 (« Contribution au matériel roulant rapportée aux trains-kilomètres »), le présent nouvel indicateur étant une agrégation de ces deux indicateurs.

INDICATEUR**Taux de remplissage**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Taux de remplissage	%	38	40	36	40	37	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 2017 et 2018, à partir des décomptes définitifs de la fréquentation produits par SNCF Mobilités ;
- pour l'exercice 2019, à partir du décompte provisoire de la fréquentation réalisé 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 l'exercice 2020, à partir de travaux de projection réalisés par l'État et SNCF Mobilités.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La prévision de cet indicateur pour l'année 2019 est revue à la hausse par rapport à l'estimation indiquée dans le cadre du PAP 2019 (40 % contre 36 % prévu initialement) afin de prendre en compte l'augmentation de la fréquentation par train estimée par l'exploitant pour l'année 2019 (et intégrant notamment les résultats positifs de la fin de l'année 2018 et des premiers mois de l'année 2019) par rapport à l'estimation initiale issue des travaux de projection de l'offre et de la fréquentation réalisés par l'État et SNCF Mobilités à l'occasion de la première révision de la trajectoire financière de la convention TET 2016-2020.

Pour l'exercice 2020, la prévision, établie sur la base des travaux de projection de première révision de la trajectoire financière conventionnelle susmentionnés, est fixée à 37 %, soit une valeur proche de la cible 2020 fixée à l'occasion du PAP 2018. Cette prévision intègre l'évolution du périmètre des TET au 1^{er} janvier 2020 détaillée précédemment : les 5 lignes TET reprises par la région Normandie présentent des taux de fréquentation supérieurs à la moyenne globale des lignes, ce qui explique, malgré une actualisation du nombre de places par train (500 au lieu de 600 pour tenir compte du nouveau matériel mis en service et du périmètre TET conventionné en 2020), la diminution relative de cet indicateur par rapport à la projection réalisée pour l'année 2019.

Les travaux de seconde révision de la trajectoire financière conventionnelle, engagés à la fin du mois de mars 2019, devraient cependant conduire à réviser la prévision de fréquentation prise en compte pour l'année 2020, et donc à revoir la valeur de cet indicateur.

OBJECTIF

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

INDICATEUR**Régularité des services nationaux de transport conventionnés à 5 minutes**

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Ponctualité terminus à 5 minutes des trains	%	79,0	75,3	Sans objet	79,7	71,4	71,4

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Précisions méthodologiques

La ponctualité terminus est définie comme le pourcentage des trains arrivant avec moins de 5 minutes de retard, pour les trains de jour et 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.

Source des données

Pour les exercices 2017 et 2018, les données sont produites par SNCF Mobilités à partir des retards réellement constatés selon la méthodologie précisée plus haut.

Pour l'exercice 2019, la prévision est calculée par l'État en extrapolant, à partir des tendances observées sur l'année 2017 pour les lignes conservées dans le périmètre conventionné en 2019, les données réelles de régularité fournies par SNCF Mobilités sur les 4 premiers mois de l'année 2019. Les données de l'année 2017 sont privilégiées pour ce travail d'extrapolation : les données de l'année 2018 intègrent en effet l'impact négatif sur la régularité du mouvement social du second trimestre 2018.

La prévision 2020 correspond enfin à la prolongation sur cet exercice des objectifs de régularité par lignes fixés à l'opérateur pour l'année 2019 (à périmètre conventionné comparable).

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La prévision 2019 pour cet indicateur, établie à 79,7 %, est en nette progression par rapport au résultat de l'année 2018 du fait principalement de l'impact négatif du mouvement social du second trimestre 2018 et de la diminution des causes d'irrégularité externes à l'exploitant et au gestionnaire d'infrastructure sur ce début d'année 2019 (en particulier les événements climatiques, qui avaient impacté négativement la régularité des lignes normandes et des lignes du nord au début de l'année 2018).

La régularité moyenne de chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à avril 2019 est précisée à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Régularité à 5 minutes des TET de jour de janvier à avril 2019

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	80,1%
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	81,4%
	BORDEAUX - MARSEILLE	70,1%
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine	NANTES - BORDEAUX	80,2%
	NANTES - LYON	84,6%
	TOULOUSE-HENDAYE	73,4%
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	85,6%
	CLERMONT – SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	92,0%
Lignes reprises par la région Normandie au 01/01/2020	PARIS - CAEN - CHERBOURG / TROUVILLE-DEAUVILLE	82,1%
	PARIS - ROUEN - LE HAVRE	86,3%
	PARIS - GRANVILLE	88,6 %
	CAEN - LE MANS - TOURS	85,6 %
Lignes de nuit	PARIS - TOULOUSE - CERBERE / RODEZ - ALBI / LATOUR DE CAROL	84,4%
	PARIS - BRIANÇON	75,2%

La prévision 2020 pour cet indicateur est fixée à 71,4 % pour les TET de jour et les TET de nuit. Elle est établie sur la base des prévisions de régularité fixés initialement à l'opérateur pour l'année 2019 (71,1 % pour les lignes de jour – hors lignes normandes devant être reprises au 1^{er} janvier 2020 par la région – et 74,2 % pour les lignes de nuit), reconduites à l'identique pour l'année 2020. La baisse de cet indicateur par rapport à la projection réalisée pour l'année 2019 s'explique par le retrait du périmètre conventionné des 5 lignes normandes au 1^{er} janvier 2020 qui présentent une régularité moyenne globalement meilleure que celles des lignes conservées au sein du périmètre conventionné.

Cet indicateur étant créée à l'occasion du PAP 2020, la cible 2020 est fixée à 71,4 % en cohérence avec la prévision 2020.

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	0	167 900 000	167 900 000	0
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 500 000	0	1 500 000	0
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés	0	76 700 000	76 700 000	0
Total	1 500 000	244 600 000	246 100 000	0

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	0	167 900 000	167 900 000	0
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 500 000	0	1 500 000	0
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés	0	76 700 000	76 700 000	0
Total	1 500 000	244 600 000	246 100 000	0

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2019	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	0	197 000 000	197 000 000	0
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 000 000	0	1 000 000	0
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés	0	88 200 000	88 200 000	0
Total	1 000 000	285 200 000	286 200 000	0

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2019	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	0	197 000 000	197 000 000	0
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 000 000	0	1 000 000	0
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés	0	88 200 000	88 200 000	0
Total	1 000 000	285 200 000	286 200 000	0

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 ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	1 000 000	1 500 000	0	1 000 000	1 500 000	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 000 000	1 500 000	0	1 000 000	1 500 000	0
Titre 6 – Dépenses d'intervention	285 200 000	244 600 000	0	285 200 000	244 600 000	0
Transferts aux entreprises	197 000 000	167 900 000	0	197 000 000	167 900 000	0
Transferts aux collectivités territoriales	88 200 000	76 700 000	0	88 200 000	76 700 000	0
Total	286 200 000	246 100 000	0	286 200 000	246 100 000	0

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la 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	0	167 900 000	167 900 000	0	167 900 000	167 900 000
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	0	1 500 000	1 500 000	0	1 500 000	1 500 000
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés	0	76 700 000	76 700 000	0	76 700 000	76 700 000
Total	0	246 100 000	246 100 000	0	246 100 000	246 100 000

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants								

TRANSFERTS EN ETPT

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants			
Transferts sortants			

MESURES DE PÉRIMÈTRE

COÛTS SYNTHÉTIQUES

■ INDICATEURS IMMOBILIERS**■ RATIO D'EFFICIENCE BUREAUTIQUE**

DÉPENSES PLURIANNUELLES

GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

MARCHÉS DE PARTENARIAT

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération CPER 2007-2014

Action / Opérateur	CPER 2007-2014 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
CPER 2007-2014						

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	CPER 2015-2020 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
CPER 2015-2020						

Total des crédits de paiement pour ce programme

CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020

GRANDS PROJETS TRANSVERSAUX

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 31/12/2019

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 (RAP 2018)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018	AE LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019
31 522 680	0	287 191 000	318 773 186	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP au-delà 2022
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019	CP demandés sur AE antérieures à 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE antérieures à 2020
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2020 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020
246 100 000 0	246 100 000 0	0	0	0
Totaux	246 100 000	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2020

CP 2020 demandés sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2021 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020
100%	0%	0%	0%

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 68,2%**Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	167 900 000	167 900 000	0
Crédits de paiement	0	167 900 000	167 900 000	0

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 seconde 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 167,9 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 2020.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	167 900 000	167 900 000
Transferts aux entreprises	167 900 000	167 900 000
Total	167 900 000	167 900 000

ACTION n° 02 0,6%**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	0	1 500 000	1 500 000	0
Crédits de paiement	0	1 500 000	1 500 000	0

Conformément à la volonté de l'État de renforcer son rôle d'autorité organisatrice, le recours à des compétences extérieures est maintenu et augmenté (+50%) en 2020 afin d'accroître 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.

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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 1,5 M€ pour l'année 2020.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	1 500 000	1 500 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 500 000	1 500 000
Total	1 500 000	1 500 000

ACTION n° 03 31,2%

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	0	76 700 000	76 700 000	0
Crédits de paiement	0	76 700 000	76 700 000	0

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 (39,2 M€), Nouvelle Aquitaine (5 M€), Occitanie (4,5 M€) et Hauts-de-France (15 M€) en 2020, pour un total de 76,7 M€, conformément aux accords conclus avec ces régions.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	76 700 000	76 700 000
Transferts aux collectivités territoriales	76 700 000	76 700 000
Total	76 700 000	76 700 000