

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés

PROGRAMME 786

MATÉRIEL ROULANT 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	5
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	8
Justification au premier euro	11

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Marc PAPINUTTI

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 rénovation 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 industriel concernant le 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 rénovation, 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 dans la présentation stratégique du programme n° 785 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

Améliorer l'utilisation du matériel roulant

INDICATEUR

Nombre de trains fortement impactés à cause d'une défaillance du matériel roulant

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

À partir de l'année 2020 :

- l'indicateur 1.1 (« Contribution au matériel roulant rapportée aux véhicules-kilomètres ») du programme 786 est supprimé car fusionné avec l'indicateur 1.1 du programme 785 (« Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres ») ;
- l'indicateur 1.2 (« Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant ») devient en conséquence l'indicateur 1.1 ;
- Ce dernier indicateur est décliné en deux sous-indicateurs : le sous-indicateur « Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant » (déjà existant) et le sous-indicateur « Nombre de trains en grand retard (>30 minutes) à cause d'une défaillance du matériel roulant » (nouveau).

OBJECTIF

Améliorer l'utilisation du matériel roulant

INDICATEUR

Nombre de trains fortement impactés à cause d'une défaillance du matériel roulant

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant	%	0,38	0,6	0,31	0,5	0,3	0,30
Nombre de trains en grand retard (>30 minutes) à cause d'une défaillance du matériel roulant	%	1,38	1,98	SO	2,02	1,89	1,89

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 (plus de 40 ans). 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, ainsi que le programme de renouvellement du matériel roulant des lignes TET, a pour effet de limiter leur nombre.

Le sous-indicateur « nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant » 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. Il n'intègre pas les trains déprogrammés, c'est-à-dire les trains supprimés avant 17h la veille du départ selon la terminaison de SNCF Mobilités.

Le sous-indicateur « nombre de trains en grand retard (>30 minutes) à cause d'une défaillance du matériel roulant » est introduit à partir de l'année 2020. Il correspond au rapport entre le nombre de trains en grand retard au terminus (c'est-à-dire avec un retard supérieur à 30 minutes) du fait d'une cause de matériel roulant et le nombre total de trains ayant circulé sur l'année.

Source des données :

Les valeurs de l'indicateur pour les exercices 2017 et 2018 ont été établies à partir des données réelles transmises par SNCF Mobilités.

Les prévisions 2019 sont réalisées 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 (aussi bien pour le nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant et le nombre de trains en grand retard à cause d'une défaillance du matériel roulant) 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 sont en effet jugées comme atypiques en raison du mouvement social du second trimestre 2018 et des décalages des opérations de maintenance.

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

Sous-indicateur « Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant »

La prévision 2019 a été révisée (0,5 % contre 0,31 % dans le cadre du PAP 2019) afin de tenir compte des résultats du début de l'année 2019. L'âge élevé du matériel moteur thermique (locomotives diesel) affecté à la ligne de nuit Paris-Toulouse-Cerbère/Rodez/Latour-de-Carol explique en particulier la légère hausse de cette nouvelle prévision par rapport à celle formulée dans le cadre du PAP 2018.

Le pourcentage de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à avril 2019 est précisé à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant de janvier à avril 2019

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	0,2%
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	0,2%
	BORDEAUX - MARSEILLE	0,5%
Lignes d'aménagement du territoire	NANTES - BORDEAUX	0,6%
	NANTES - LYON	0,0%
	TOULOUSE-HENDAYE (ligne fermée du 07/01 au 29/03)	0,7%
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	0,2%
	CLERMONT - SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	0,0%
Lignes reprises par la région Normandie au 01/01/2020	PARIS - CAEN - CHERBOURG / TROUVILLE-DEAUVILLE	0,5%
	PARIS - ROUEN - LE HAVRE	0,4%
	PARIS - GRANVILLE	0,1%
	CAEN - LE MANS - TOURS	0,2%
Lignes de nuit	PARIS - TOULOUSE - CERBERE / RODEZ - ALBI / LATOUR DE CAROL	1,9%
	PARIS - BRIANÇON	0,4%

La prévision 2020 a été fixée à 0,30 %, conformément à la cible 2020 fixée dans le cadre de l'élaboration du PAP 2018. Pour mémoire, cette cible tenait compte en particulier 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 rûdage, le nombre de trains supprimés du fait d'une défaillance de matériel roulant.

Sous-indicateur « Nombre de trains en grand retard (>30 minutes) à cause d'une défaillance du matériel roulant »

La prévision 2019 est établie à 2,02 % de trains en grand retard à cause d'une défaillance du matériel roulant, sur la base notamment des premiers résultats de l'année 2019, soit un chiffre globalement identique à celui de l'année 2018.

Le pourcentage de trains en grand retard à cause d'une défaillance du matériel roulant pour chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à avril 2019 est précisé à titre indicatif dans le tableau ci-après :

Pourcentage de trains en grand retard à cause d'une défaillance du matériel roulant de janvier à avril 2019

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	2,6%
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	2,0%
	BORDEAUX - MARSEILLE	3,8%
Lignes d'aménagement du territoire	NANTES - BORDEAUX	0,8%
	NANTES - LYON	0,7%
	TOULOUSE-HENDAYE* (ligne fermée du 07/01 au 29/03)	1,0%
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	0,0%
	CLERMONT - SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	0,0%
Lignes reprises par la région Normandie au 01/01/2020	PARIS - CAEN - CHERBOURG / TROUVILLE-DEAUVILLE	1,9%
	PARIS - ROUEN - LE HAVRE	0,8%
	PARIS - GRANVILLE	0,3%
	CAEN - LE MANS - TOURS	1,0%

Lignes de nuit	PARIS - TOULOUSE - CERBERE / RODEZ - ALBI / LATOUR DE CAROL	1,7%
	PARIS - BRIANÇON	3,1%

La prévision 2020 pour cet indicateur est fixée à 1,89 %. Elle est établie sur la base des résultats réels observés sur l'année 2017, reconduits à l'identique, à périmètre conventionné comparable, sur l'année 2020.

Cet indicateur étant créé à l'occasion du PAP 2020, la cible 2020 est fixée à 1,89 % en cohérence avec la prévision 2020.

Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 786 | 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 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	66 600 000	0
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	0	0
Total	66 600 000	0

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	66 600 000	0
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	0	0
Total	66 600 000	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 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	73 000 000	0
Total	73 000 000	0

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	73 000 000	0
Total	73 000 000	0

Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 786 | 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 6 – Dépenses d'intervention	73 000 000	66 600 000	0	73 000 000	66 600 000	0
Transferts aux entreprises	73 000 000	66 600 000	0	73 000 000	66 600 000	0
Total	73 000 000	66 600 000	0	73 000 000	66 600 000	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 au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	0	66 600 000	66 600 000	0	66 600 000	66 600 000
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	0	0	0	0	0	0
Total	0	66 600 000	66 600 000	0	66 600 000	66 600 000

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

Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 786 | 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
0	0	73 000 000	73 000 000	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
66 600 000 0	66 600 000 0	0	0	0
Totaux	66 600 000	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° 01 100,0%**Contribution au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	66 600 000	66 600 000	0
Crédits de paiement	0	66 600 000	66 600 000	0

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	66 600 000	66 600 000
Transferts aux entreprises	66 600 000	66 600 000
Total	66 600 000	66 600 000

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 66,6 M€ pour 2020 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.

ACTION n° 02 0,0%**Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs au matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés**

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

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.

Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 786 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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.