

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL
MISSION MINISTÉRIELLE
RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÉGLEMENT
DU BUDGET ET D'APPROBATION DES COMPTES POUR

2019

EXPLOITATION DES
SERVICES NATIONAUX DE
TRANSPORT
CONVENTIONNÉS



PROGRAMME 785

EXPLOITATION DES SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS

Bilan stratégique du rapport annuel de performances	4
Objectifs et indicateurs de performance	7
Présentation des crédits	11
Justification au premier euro	14

BILAN STRATÉGIQUE DU RAPPORT 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 2019 a ainsi été marquée par la reprise des lignes Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai par la région Hauts-de-France au 1^{er} janvier. De même, au 1^{er} janvier 2020, les lignes Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Granville et Caen-Le Mans-Tours seront reprises 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-Orléans-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). Une démarche similaire a également été initiée dans le courant de l'année 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.

La contractualisation d'efforts commerciaux et de productivité de la part de l'opérateur, SNCF Mobilités est également à souligner. Le début de l'année 2019 a ainsi été marqué par la signature du deuxième avenant à la convention TET 2016-2020 qui s'est traduit par une amélioration du déficit conventionnel prévisionnel des TET de près de 110 M€ sur la période 2017-2020. Une nouvelle révision de la trajectoire financière conventionnelle a également été menée en cours d'année, qui conduit à une économie supplémentaire de 30,1 M€ concentrée sur la période 2019-2020. En termes de trafics, même si l'année 2019 a également été impactée par un mouvement social au mois de décembre, l'important travail de reconquête des clients mené au sortir du mouvement social du deuxième trimestre 2018 a permis d'aboutir, sur l'ensemble de l'année, à un niveau de fréquentation bien supérieur à l'année 2018 (+ 8,9 % de voyageurs-km par rapport à l'année 2018 à périmètre comparable contre 4,1 % pour le transport longue distance ferroviaire).

Enfin, une attention renforcée est apportée à la qualité de service offerte. En termes d'investissements, cela passe notamment 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 neuves, l'État s'est également engagé – via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et un rattachement au programme 203 « Infrastructures et services de transports » - dans le renouvellement du matériel roulant des lignes d'aménagement du territoire Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Toulouse-Hendaye avec la mise en service de 9 nouvelles rames sur la ligne Toulouse-Hendaye. L'appel d'offres spécifique relatif au renouvellement du matériel roulant des lignes TET structurantes Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand a été attribué fin 2019 à l'entreprise CAF, pour un coût d'environ 700 M€. La livraison des rames devrait débuter à l'horizon de la fin d'année 2023. Enfin, l'État a annoncé 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 de 44 M€, contribuant à assurer la pérennité de ces lignes. Seul ce dernier programme est porté par le compte d'affectation spéciale.

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, 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 DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

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

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | BILAN STRATÉGIQUE

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 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	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres	€/véhicules-km	8,8	9,6	9,2	Sans objet	8,6 (provisoire)	15,4

Commentaires techniques

* Le périmètre de calcul de cet indicateur a été modifié dans le cadre du PAP 2020 (la « prévision 2019 actualisée » calculée dans ce cadre ne peut ainsi être reprise pour le RAP 2019)

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 utilisés pour le calcul des indicateurs « réalisés » 2016, 2017 et 2018, ainsi que pour la cible 2020, sont déterminés :

- 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 à fin décembre 2018 ;
- pour l'exercice 2020, à partir de travaux de projection réalisés par l'État et SNCF Mobilités à l'été 2017.

Les contributions à l'exploitation prises en compte pour le calcul des indicateurs « réalisés » 2017, 2018 et 2019, ainsi que pour la cible 2020, correspondent :

- pour les années 2017 et 2018, aux montants de la compensation conventionnelle versée à SNCF Mobilités (diminuée de la part des investissements sur le matériel roulant et les installations fixes, qui relèvent du programme 786) ;
- pour l'année 2019, au montant de la compensation conventionnelle prévisionnelle (diminuée de la part des investissements sur le matériel roulant et les installations fixes, qui relèvent du programme 786), estimée par SNCF Mobilités et l'État au terme des travaux de seconde révision de la trajectoire financière conventionnelle conclus fin 2019. Le montant définitif de cette compensation ne sera connu qu'à l'été 2020, après contrôle par l'autorité organisatrice des justificatifs relatifs à l'exécution réelle du service.
- pour l'année 2020, à la contribution d'exploitation estimée lors des travaux de projection financière menés en 2017.

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

INDICATEUR 1.2**Taux de remplissage**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Taux de remplissage	%	38	40	36	40	41	38

Commentaires techniques

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 l'exercice 2020, à partir de travaux de projection réalisés par l'État et SNCF Mobilités.

ANALYSE DES RÉSULTATS**1.1 : Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres**

Pour l'année 2019, la contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres (indicateur 1.1) est estimée à 8,6 €/trains-km sur la base des éléments provisoires communiqués par SNCF Mobilités, soit un niveau proche de la valeur de l'indicateur calculée pour l'année 2017 (8,8 €/train-km).

Le mouvement social mené au sein de SNCF Mobilités au deuxième trimestre 2018 (alternance de 2 jours très perturbés et 3 jours moins perturbés, conduisant à une réduction d'environ 30 % à 40 % de l'offre théorique TET sur les mois d'avril, mai et juin 2018), qui a conduit une augmentation de cet indicateur pour l'année 2018 par rapport aux prévisions initiales, rend difficile la comparaison avec cet exercice. Il convient toutefois de noter que la dégradation de l'indicateur pour l'exercice 2018 est plus limitée que prévu initialement : la réduction du nombre de circulations sur cette période et donc des recettes a été atténuée par une rationalisation des charges d'exploitation, ce qui a permis de contenir le déficit conventionnel durant la période de grève, et donc la contribution d'exploitation versée par l'État. La valeur de l'indicateur pour l'année 2018 s'établit ainsi finalement à 9,6 €/train-km (contre 10,2 €/train-km indiqué dans le RAP 2018).

Enfin, l'amélioration de cet indicateur pour l'année 2019 par rapport au montant prévisionnel indiqué dans le PAP 2019 (9,2 €/train-km) s'explique principalement par les travaux de seconde révision de la trajectoire financière de la convention qui se sont conclus fin 2019 et qui permettent de limiter la compensation prévisionnelle à 245 M€ pour l'année 2019 (contre 270 M€ retenu lors de l'élaboration dans le cadre de la LFI 2019 et du PAP 2019).

La valeur de cet indicateur pour l'année 2019 reste à confirmer sur la base des éléments qui seront communiqués par SNCF Mobilités à l'autorité organisatrice dans le cadre du projet de facture relative à l'exécution du service TET pour l'année 2019 et des justificatifs associés, qui doivent être transmis au plus tard le 30 avril 2020, et du rapport annuel d'activité pour l'année 2019, qui doit être transmis au plus tard le 31 mai 2020. Le projet annuel de performances qui sera établi pour le projet de loi de finances pour 2021 devrait ainsi permettre de communiquer la valeur exacte de cet indicateur pour l'année 2019.

1.2 : Taux de remplissage

Les éléments transmis par SNCF Mobilités permettent d'évaluer ce taux à 41 % pour l'année 2019, en très légère hausse par rapport à l'année 2018 (40%, taux néanmoins élevé en lien avec le mouvement social du deuxième trimestre 2018). Ces résultats en légère hausse sont la conséquence :

- d'une bonne reprise de la fréquentation après le mouvement social mené au sein de SNCF Mobilités en 2018, plus particulièrement sur les lignes de nuit (+25 % de fréquentation par rapport à 2018), qui permet de revenir à peu près en 2019 au niveau de fréquentation de l'année 2017 ;

- de la mise en œuvre d'une politique de « petits prix » afin de lutter contre les modes concurrents (covoiturage et autocars de longue distance) ;
- de façon indirecte, du mouvement social mené au sein de la SNCF sur le mois de décembre 2019, qui a conduit à une forte réduction de l'offre mais à une réduction moindre dans le même temps, du nombre global de voyageurs. En effet, après une occupation des trains très faible sur les premiers jours de la grève, le taux de remplissage des trains est remonté sensiblement dès la deuxième semaine (entre 30 et 50%) puis de façon significative sur la période de vacances à la fin du mois avec des trains fortement remplis et des moyennes au-delà de 60 %.

La valeur de cet indicateur reste à confirmer sur la base des éléments qui seront communiqués par SNCF Mobilités à l'autorité organisatrice dans le cadre du rapport annuel d'activité pour l'année 2019, qui doit être transmis au plus tard le 31 mai 2020. Le projet annuel de performances qui sera établi pour le projet de loi de finances pour 2021 permettra ainsi, comme pour l'indicateur précédent, de communiquer la valeur exacte de cet indicateur pour l'année 2019.

OBJECTIF 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	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2019 Réalisation	2020 Cible PAP 2019
Ponctualité terminus à 10 minutes des trains de jour	%	87,1	83,4	89	Sans objet	85,6	90
Ponctualité terminus à 15 minutes des trains de nuit	%	81,5	89,1	87	Sans objet	89	87

Commentaires techniques

* le périmètre de calcul de cet indicateur a été modifié dans le cadre du PAP 2020 (la « prévision 2019 actualisée » calculée dans ce cadre ne peut ainsi être reprise pour le RAP 2019)

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 exercices 2017, 2018 et 2019, les données sont produites par SNCF Mobilités à partir des retards réellement constatés selon la méthodologie précisée plus haut.

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).

ANALYSE DES RÉSULTATS

Les résultats de la régularité des trains de jour pour l'année 2019 sont en hausse par rapport aux résultats observés en 2018 (85,6 % en 2019 contre 83,4 % en 2018). Ces résultats relèvent principalement de facteurs extérieurs à SNCF Mobilités. Ils s'expliquent en particulier par l'impact négatif du mouvement social du second trimestre 2018 en terme de régularité, d'un climat météorologique plus favorable en 2019 par rapport à 2018 (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), et de la diminution de retards dus au gestionnaire d'infrastructure.

La régularité mesurée sur l'année 2019 sur les trains de jour est inférieure aux objectifs fixés dans le cadre du PAP 2019 (89%). Les nombreuses causes de retard (exploitant pour 32%, gestionnaire d'infrastructure pour 31%, externes pour 26% et autres activités pour 11%) pèsent en effet toujours sur la circulation des TET. Celle mesurée sur

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

les trains de nuit est cependant supérieure aux objectifs établis dans le cadre du PAP 2019 (87%) grâce à une diminution des causes de retard liés aux voyageurs (colis abandonné, malaise, etc.), et à des conditions climatiques un peu plus clémentes.

Les résultats de la régularité des trains de nuit pour l'année 2019 sont stables par rapport à l'année 2018. Les principales causes de retard restent celles liées au gestionnaire d'infrastructure (un peu plus de 30%). Les autres causes de retard sont celles liées à l'exploitant (près de 40%), en particulier le matériel roulant, puis celles externes à l'exploitant (environ 20%), en particulier des actes de malveillance et les intempéries, et enfin celles liées aux autres entreprises ferroviaires (moins de 10%).

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

Régularité à 10 minutes des TET de jour pour l'année 2019

Lignes structurantes	PARIS - LIMOGES - TOULOUSE	82,4%
	PARIS - CLERMONT-FERRAND	84,9%
	BORDEAUX - MARSEILLE	75,8%
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fine	NANTES - BORDEAUX	88,0%
	NANTES - LYON	87,0%
	TOULOUSE-HENDAYE	85,0%
	CLERMONT - BEZIERS (AUBRAC)	87,9%
	CLERMONT - SAINT-MARTIN-SAIL-LES-BAINS	95,9%
Lignes reprises par la région Normandie au 01/01/2020	PARIS - CAEN - CHERBOURG / TROUVILLE-DEAUVILLE	82,8%
	PARIS - ROUEN - LE HAVRE	90,2%
	PARIS - GRANVILLE	91,2%
	CAEN - LE MANS - TOURS	89,40%

Régularité à 15 minutes des TET de nuit pour l'année 2019

Lignes de nuit	PARIS - TOULOUSE - CERBERE / RODEZ - ALBI / LATOUR DE CAROL	91,3%
	PARIS - BRIANÇON	82,5%

Le dispositif d'incitation à la performance, suspendu sur la période 2016-2019, est réintroduit pour l'année 2020. Celui-ci a par ailleurs fait l'objet d'un important travail d'amélioration (revalorisation des objectifs, introduction d'indicateurs par ligne TET, etc.) dans le cadre des travaux de seconde révision financière de la convention TET menés en 2019. Parallèlement, l'indicateur de performance a été modifié dans le PAP 2020, alignant la régularité jour et nuit à 5 min.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS OUVERTS ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

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	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2019</i> <i>Consommation 2019</i>				
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		197 000 000 172 900 000	197 000 000 172 900 000	197 000 000
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 000 000 1 182 966		1 000 000 1 182 966	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	88 200 000 88 200 000	88 200 000
Total des AE prévues en LFI	1 000 000	285 200 000	286 200 000	286 200 000
Ouvertures / annulations par FdC et AdP				
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP		-23 700 000	-23 700 000	
Total des AE ouvertes		262 500 000	262 500 000	
Total des AE consommées	1 182 966	261 100 000	262 282 966	

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	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
<i>Prévision LFI 2019</i> <i>Consommation 2019</i>				
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		197 000 000 176 866 036	197 000 000 176 866 036	197 000 000
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 000 000 756 031		1 000 000 756 031	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	88 200 000 88 200 000	88 200 000
Total des CP prévus en LFI	1 000 000	285 200 000	286 200 000	286 200 000
Ouvertures / annulations par FdC et AdP				
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP		-15 150 000	-15 150 000	
Total des CP ouverts		271 050 000	271 050 000	
Total des CP consommés	756 031	265 066 036	265 822 067	

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

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

2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LFI) ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

2018 / 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 hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		300 400 000 576 100 000	300 400 000	300 400 000 576 100 000
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 500 000 304 527		1 500 000	1 500 000 304 527
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés				
Total des AE prévues en LFI	1 500 000	300 400 000	301 900 000	301 900 000
Total des AE consommées	304 527	576 100 000		576 404 527

2018 / 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 hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		300 400 000 545 250 000	300 400 000	300 400 000 545 250 000
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés	1 500 000 132 823		1 500 000	1 500 000 132 823
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés				
Total des CP prévus en LFI	1 500 000	300 400 000	301 900 000	301 900 000
Total des CP consommés	132 823	545 250 000		545 382 823

PRÉSENTATION PAR TITRE ET CATÉGORIE DES CRÉDITS CONSOMMÉS

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées* en 2018	Ouvertes en LFI pour 2019	Consommées* en 2019	Consommées* en 2018	Ouvertes en LFI pour 2019	Consommées* en 2019
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	304 527	1 000 000	1 182 966	132 823	1 000 000	756 031
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	304 527	1 000 000	1 182 966	132 823	1 000 000	756 031
Titre 6 – Dépenses d'intervention	576 100 000	285 200 000	261 100 000	545 250 000	285 200 000	265 066 036
Transferts aux entreprises	472 050 000	197 000 000	172 900 000	472 050 000	197 000 000	169 000 000
Transferts aux collectivités territoriales	73 200 000	88 200 000	88 200 000	73 200 000	88 200 000	88 200 000
Transferts aux autres collectivités	30 850 000					7 866 036

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées* en 2018	Ouvertes en LFI pour 2019	Consommées* en 2019	Consommées* en 2018	Ouverts en LFI pour 2019	Consommées* en 2019
Total hors FdC et AdP		286 200 000			286 200 000	
Ouvertures et annulations* hors titre 2		-23 700 000			-15 150 000	
Total*	576 404 527	262 500 000	262 282 966	545 382 823	271 050 000	265 822 067

* y.c. FdC et AdP

RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

ARRÊTÉS DE REPORT HORS TRANCHES FONCTIONNELLES ET HORS FONDS DE CONCOURS

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
11/03/2019		991 000		32 573 186				
Total		991 000		32 573 186				

LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
02/12/2019						24 691 000		47 723 186
Total						24 691 000		47 723 186

TOTAL DES OUVERTURES ET ANNULATIONS (Y.C. FDC ET ADP)

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
Total général		991 000		32 573 186		24 691 000		47 723 186

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action <i>Prévision LFI Consommation</i>	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP
01 – Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		197 000 000 172 900 000	197 000 000 172 900 000		197 000 000 176 866 036	197 000 000 176 866 036
02 – Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés		1 000 000 1 182 966	1 000 000 1 182 966		1 000 000 756 031	1 000 000 756 031
03 – Contributions versées aux régions au titre de l'exploitation des services nationaux de transports antérieurement conventionnés		88 200 000 88 200 000	88 200 000 88 200 000		88 200 000 88 200 000	88 200 000 88 200 000
Total des crédits prévus en LFI *		286 200 000	286 200 000		286 200 000	286 200 000
Ouvertures / annulations y.c. FdC et AdP		-23 700 000	-23 700 000		-15 150 000	-15 150 000
Total des crédits ouverts		262 500 000	262 500 000		271 050 000	271 050 000
Total des crédits consommés		262 282 966	262 282 966		265 822 067	265 822 067
Crédits ouverts - crédits consommés		+217 034	+217 034		+5 227 933	+5 227 933

* hors FdC et AdP pour les montants de la LFI

PASSAGE DU PLF À LA LFI

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
PLF	0	286 200 000	286 200 000	0	286 200 000	286 200 000
Amendements	0	0	0	0	0	0
LFI	0	286 200 000	286 200 000	0	286 200 000	286 200 000

JUSTIFICATION DES MOUVEMENTS RÉGLEMENTAIRES ET DES LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES

Les ressources de la LFI 2019 ont été complétées par un report de 991 k€ d'AE et de 32,57 M€ de CP correspondant au report du solde budgétaire du CAS TET constaté à fin 2018.

La loi de finances rectificative de l'année 2019 (LFR 2019) a conduit à annuler 24,7 M€ d'AE et 47,7 M€ de CP au regard :

- des économies attendues sur la compensation d'exploitation 2018, sur la base du projet de facture de SNCF Mobilités, pour environ 22,4 M€ (compensation évaluée à 286,1 M€ dans le projet de facture de la SNCF au lieu d'une compensation prévisionnelle de 308,5 M€ engagée en 2018) ;
- des économies attendues sur la compensation d'exploitation 2019, pour environ 24,1 M€ d'AE/CP (compensation évaluée dans le devis de la SNCF à 245,9 M€ au lieu d'une compensation prévisionnelle de 270 M€ prise en compte en LFI 2019) ;
- d'économies constatées sur les dépenses d'études des services en charge de la gestion du programme par rapport aux montants initialement budgétés ces dernières années, pour environ 0,5 M€ d'AE et 1,2 M€ de CP.

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

DÉPENSES PLURIANNUELLES

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

AE 2019	CP 2019
AE ouvertes en 2019 * (E1) 262 500 000	CP ouverts en 2019 * (P1) 271 050 000
AE engagées en 2019 (E2) 262 282 966	CP consommés en 2019 (P2) 265 822 067
AE affectées non engagées au 31/12/2019 (E3) 0	dont CP consommés en 2019 sur engagements antérieurs à 2019 (P3 = P2 - P4) 8 263 809
AE non affectées non engagées au 31/12/2019 (E4 = E1 - E2 - E3) 217 034	dont CP consommés en 2019 sur engagements 2019 (P4) 257 558 259

RESTES À PAYER

Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2018 brut (R1) 31 522 680					
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018 (R2) 0					
	Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2018 net (R3 = R1 + R2) 31 522 680	–	CP consommés en 2019 sur engagements antérieurs à 2019 (P3 = P2 - P4) 8 263 809	=	Engagements ≤ 2018 non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R4 = R3 - P3) 23 258 871
	AE engagées en 2019 (E2) 262 282 966	–	CP consommés en 2019 sur engagements 2019 (P4) 257 558 259	=	Engagements 2019 non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R5 = E2 - P4) 4 724 707
					Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019 (R6 = R4 + R5) 27 983 579
					Estimation des CP 2020 sur engagements non couverts au 31/12/2019 (P5) 4 999 964
					Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2020 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2019 (P6 = R6 - P5) 22 983 615

NB : les montants ci-dessus correspondent uniquement aux crédits hors titre 2

* LFI 2019 + reports 2018 + mouvements réglementaires + FDC + ADP + fongibilité asymétrique + LFR

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Les engagements non couverts au 31/12/2019 (P5) comprennent les AE engagées en 2018 pour couvrir le paiement du solde de la compensation 2018. Or, le paiement du solde de cette compensation 2018 en 2019 a été d'un montant de 7 866 036 €, inférieur à l'engagement initial (30 850 000 €). Les AE engagées en excédent (22 983 615 €) n'ont pas été désengagées en 2019. Elles n'ont cependant pas vocation à être couvertes par des paiements et doivent être désengagées. Le chiffre en P6 est donc virtuel. L'estimation des CP 2020 (R5) sur engagements non couverts au 31/12/2019 est donc de 4 999 964 € (27 983 579 - 22 983 615).

JUSTIFICATION PAR ACTION

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Action 01**Contribution à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés**

	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
(y.c. FdC et AdP)						
Autorisations d'engagement		197 000 000	197 000 000		172 900 000	172 900 000
Crédits de paiement		197 000 000	197 000 000		176 866 036	176 866 036

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).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 6 : Dépenses d'intervention	197 000 000	172 900 000	197 000 000	176 866 036
Transferts aux entreprises	197 000 000	172 900 000	197 000 000	169 000 000
Transferts aux autres collectivités				7 866 036
Total	197 000 000	172 900 000	197 000 000	176 866 036

La somme affichée en transfert aux collectivités correspond aux CP relatifs au solde de la compensation 2018 qui a été versée à SNCF Mobilités. Il ne s'agit donc pas d'un transfert aux « autres collectivités » mais d'un « transfert aux entreprises ».

Action 02**Frais d'enquêtes, d'études et de conseil relatifs à l'exploitation des services nationaux de transport conventionnés**

	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
(y.c. FdC et AdP)						
Autorisations d'engagement		1 000 000	1 000 000		1 182 966	1 182 966
Crédits de paiement		1 000 000	1 000 000		756 031	756 031

L'action n° 02 couvre 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.

L'écart en AE par rapport aux prévisions de la LFI 2019 s'explique principalement par le lancement des études relatives à la préparation et à la conduite de la mise en concurrence des lignes TET Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux, qui vient

s'ajouter aux frais d'études habituellement engagés par l'autorité organisatrice pour le suivi de la convention d'exploitation des TET 2016-2020. A ces éléments, s'ajoute le financement sur les crédits du compte d'une étude confiée à un prestataire externe pour préparer le rapport prévu au paragraphe 1 de la priorité 2 du rapport annexé à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités relatif au développement des TET et notamment de l'offre de nuit, pour 311 K€. La différence AE / CP s'explique par la contractualisation en fin d'année 2019 de ce marché de conseil.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	1 000 000	1 182 966	1 000 000	756 031
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 000 000	1 182 966	1 000 000	756 031
Total	1 000 000	1 182 966	1 000 000	756 031

Action 03

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

	Prévision LFI			Réalisation		
	Titre 2 (y.c. FdC et AdP)	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
Autorisations d'engagement		88 200 000	88 200 000		88 200 000	88 200 000
Crédits de paiement		88 200 000	88 200 000		88 200 000	88 200 000

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 ont été 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€, conformément aux accords conclus avec ces régions.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 6 : Dépenses d'intervention	88 200 000	88 200 000	88 200 000	88 200 000
Transferts aux collectivités territoriales	88 200 000	88 200 000	88 200 000	88 200 000
Total	88 200 000	88 200 000	88 200 000	88 200 000

Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme n° 785 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO