

Compte d'affectation spéciale  
« services nationaux de  
transport conventionnés de  
voyageurs ».

---

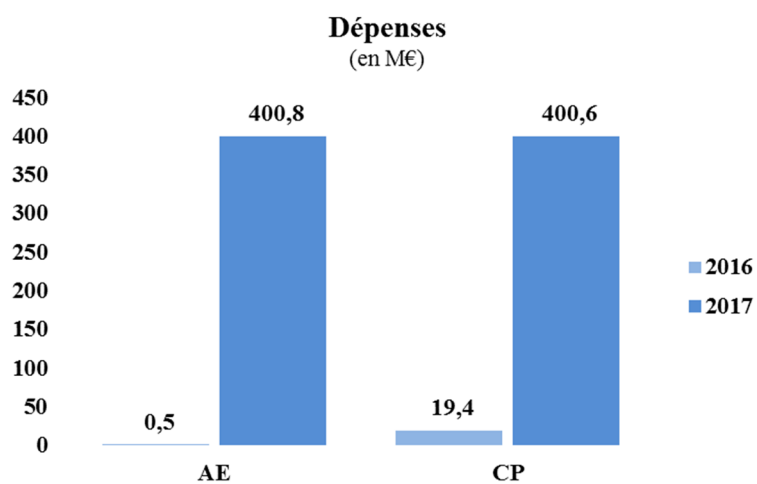
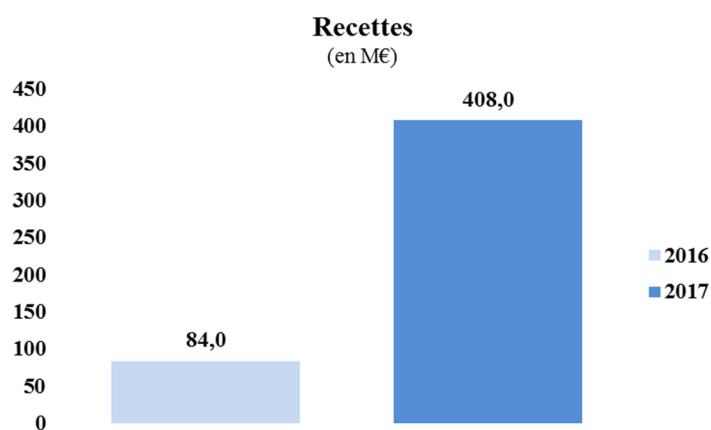
Note d'analyse  
de l'exécution budgétaire

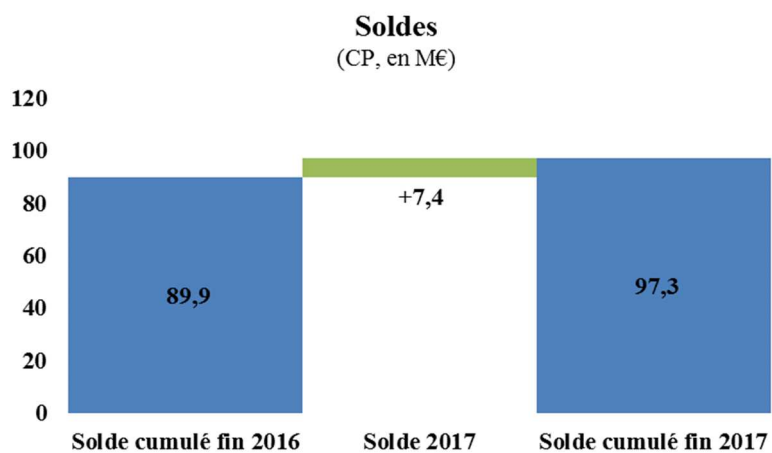
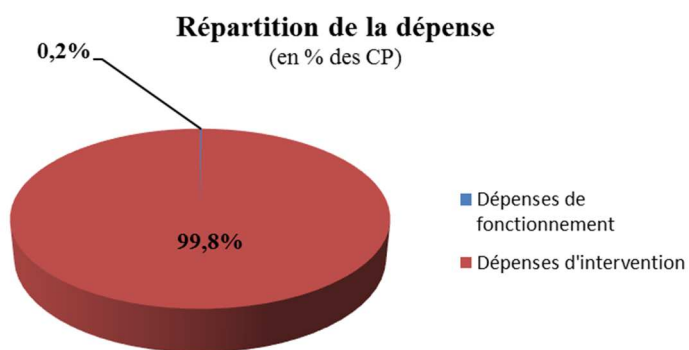
2017

## Synthèse

### Les principales données du compte d'affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ».

---





## Sommaire

<b>1. Le résultat de 2017 et la gestion des crédits. ....</b>	<b>9</b>
1.1 Le résultat de 2017. ....	9
1.2 La programmation des crédits et l'évolution des recettes. ....	10
1.3 La gestion des crédits en cours d'exercice. ....	11
1.4 Reports de crédits en 2017. ....	13
1.5 Charge à payer. ....	13
1.6 Reports de crédits 2017 sur 2018. ....	13
<b>2. Les grandes composantes de la dépense. ....</b>	<b>14</b>
<b>3. Régularité, soutenabilité et performance budgétaires.....</b>	<b>15</b>
3.1 La régularité. ....	15
3.2 La soutenabilité budgétaire. ....	15
3.3 La performance budgétaire.....	17
<b>4. Les recommandations de la Cour.....</b>	<b>22</b>
4.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2016.....	22
4.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2017. ....	22
<b>5. Conclusion.....</b>	<b>23</b>

## Introduction

Le compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » repose sur quatre textes constitutifs : celui qui l'a créé (article 65 de la loi de finances pour 2011) et ceux qui l'ont pérennisé depuis lors : articles 50 des LFI 2011 et 2012, article 55 de la LFI 2013.

Il est alimenté en recettes par trois sources :

- le produit de la « contribution de solidarité territoriale » (CST), (article 302bis ZC du code général des impôts), dont sont redevables les entreprises de services de transport ferroviaire non conventionné de voyageurs et qui est assise sur le chiffre d'affaires des prestations de transports ferroviaires et des prestations commerciales qui leur sont directement liées.

En pratique, cette contribution ne repose que sur l'activité des lignes à grande vitesse de la SNCF, puisque celle-ci reste, à ce jour et sur ce segment de son activité, en situation de monopole. En 2017, le produit attendu de la CST a été fixé en LFI à 90 M€,

- le produit de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF), (article 235ter ZF du code général des impôts), due par les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs, c'est-à-dire là aussi supportée par la seule SNCF et assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, calculé comme le résultat, majoré des dotations aux amortissements de l'exercice. Un seuil de protection est même prévu dans la perspective de l'ouverture à la concurrence pour protéger, le moment venu, les nouveaux entrants, puisque seules y sont soumises les entreprises réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 300 M€.

En 2017, le produit attendu de cette taxe en LFI était de 226 M€,

- s'y ajoute une fraction de la « taxe d'aménagement du territoire », prévue à l'article 302bis ZB du code général des impôts, acquittée par les sociétés concessionnaires des autoroutes, dans une vision de solidarité intermodale.

Son produit attendu étant fixé à 42 M€ en LFI 2017.

La vocation de ce compte d'affectation spéciale est de permettre l'équilibre financier des lignes ferroviaires de transport de voyageurs, dites « d'équilibre du territoire ».

Deux programmes lui sont rattachés :

- le programme 785 « Exploitation des services nationaux de transport conventionnés ».

Les deux lignes de ce programme correspondent, l'une à l'équilibre de l'exploitation et l'autre à des frais d'études pour l'autorité organisatrice. Elles étaient dotées globalement en LFI 2017 de 258 M€, dont 1 M€ pour les frais d'études, tant en AE qu'en CP ;

- le programme 786 « Matériel roulant des services nationaux conventionnés de voyageurs », qui finance une contribution à la maintenance et à la régénération du matériel roulant utilisé par ces services (doté de 100 M€ en LFI 2017), tant en AE qu'en CP, et des frais d'enquête, d'études et de conseils relatifs à ce matériel roulant (aucun euro inscrit en LFI 2017).

La LFI 2017 fixait au total à 358 M€ la contribution prévisionnelle de l'Etat à la compensation, déficit supporté par la SNCF au titre des TET et aux frais d'études et d'assistance, contre 335 M€ en LFI 2016, soit une hausse prévisionnelle de 6,9 %.

\*

L'année 2017 a été marquée par la signature le 27 février 2017 de la nouvelle « convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire pour la période 2016-2020 », dont l'entrée en vigueur a été fixée rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Cette convention est le fruit de l'aboutissement des travaux engagés en 2016 qui visaient à restructurer l'offre de trains d'équilibre du territoire (TET), conformément à la feuille de route du Gouvernement pour les TET de juillet 2015, qui faisait elle-même suite au rapport de la commission présidée par le député Philippe Duron. Cette nouvelle convention s'inscrit dans un contexte nouveau, marqué par une profonde modification du périmètre des lignes TET, avec notamment la suppression de la majorité des lignes de nuit et l'accord de six régions pour reprendre les lignes TET, considérées comme étant d'intérêt local,

ainsi que par la volonté d'une meilleure articulation pour cette même raison entre TER et TET.

Dans ce nouveau cadre, des accords ont été conclus avec les régions Normandie, Nouvelle Aquitaine, Occitanie, Hauts de France, Grand Est et Centre Val de Loire.

Cette étape de restructuration, annoncée dans la NEB 2016, a permis d'établir une trajectoire financière prévisionnelle présentée comme soutenable pour la nouvelle convention, en s'appuyant sur les préconisations issues du rapport d'audit des comptes de l'activité Intercités de SNCF Mobilités réalisé au premier semestre 2016 par l'Inspection générale des finances (IGF) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), en matière notamment de productivité. Ainsi, les évolutions d'offre et de gouvernance actées en 2016 et les préconisations de l'audit sont censées permettre de limiter le niveau de déficit prévisionnel des TET de manière significative sur la période 2016-2020.

A terme, l'Etat sera responsable de six lignes de jour d'intérêt national (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Marseille, Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye et Nantes-Lyon) et de deux lignes de nuit (Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol).

Contractuellement, le montant de la compensation financière qui est à verser à l'exploitant ferroviaire au titre de l'année 2017 est fixée dans la trajectoire financière (annexe 10 de la convention 2016-2020) à 351 M€.

La loi de finances initiale de 2017 a fixé les ressources du CAS à 358 M€, qui sont répartis ainsi en dépenses :

- la compensation conventionnelle forfaitaire à verser l'exploitant à hauteur de 351 M€,
- la compensation à la région Occitanie pour la reprise des lignes Clermont-Ferrand – Béziers (Aubrac) et Clermont-Ferrand – Nîmes (Cévenol) pour 6 M€,
- l'enveloppe consacrée aux études et missions de conseil directement engagées par l'autorité organisatrice État pour 1 M€.

Néanmoins, deux modifications substantielles sont, selon la DGITM, intervenues courant de l'année 2017 :

- la ligne Cévenol est conservée par l'État jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2018 et la ligne Aubrac fait l'objet d'une cogestion entre l'État et la Région Occitanie, avec apport par la région de la moitié du déficit d'exploitation de la ligne,
- le niveau de CST pesant sur SNCF Mobilités a été réduit en cours d'année par l'État de 50 M€ (il est passé de 90 M€ à 40 M€), compte-tenu de l'évolution défavorable du modèle économique des TGV, ce qui a nécessité, « par voie de vases communicants » d'affecter une part de TAT égale à 92 M€ (soit les 42 M€ initiaux et 50 M€ supplémentaires de TAT autorisés par la loi de finances rectificative pour 2017).

En conséquence, le gouvernement a fait voter en loi de finances rectificative 2017 une recette complémentaire de TAT de 50 M€ au bénéfice du CAS TET, ce qui a permis de maintenir les ressources du CAS au titre de 2017 à 358 M€ : 40 M€ pour la CST, 92 M€ pour la TAT et 226 M€ pour la TREF (montant inchangé par rapport à la LFR 2016 et la LFI 2017).

Les délais nécessaires à la décision de rééquilibrage entre la CST et la TAT (promulgation de la LFR 2017) de même que les arrêtés permettant de prélever la CST et la TREF ont été publiés au Journal Officiel du 31 décembre 2017, pour une perception des recettes correspondantes attendue fin janvier – début février 2018. Ces crédits (à hauteur de 357 M€ - déduction faite des crédits d'études) seront reversés en 2018 en une fois à l'activité Intercités de SNCF Mobilités.



## 1. Le résultat de 2017 et la gestion des crédits.

### 1.1 Le résultat de 2017.

Tableau n° 1 : Crédits disponibles et crédits consommés.

En M€.

En M€	Programme 785		Programme 786		Total mission	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<b>LFI</b>	258	258	100	100	358	358
<b>LFR<sup>1</sup></b>	50	50	-	-	50	50
<b>Total des mouvements de crédits</b>	83,6	84	0 €	0 €	83,6	84
<b>dont :</b>						
<i>Reports (arrêtés du 15 février et 28 mars 2017)</i>	83,6	84	0 €	0 €	83,6	84
<i>Virements</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Transferts</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Décret d'avance</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Répartition dépenses accidentelles</i>	-	-	-	-	-	-
<i>annulations</i>	-	-	-	-	-	-
<b>Fonds de concours</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Total des crédits disponibles</b>	391,6	392	100	100	491,6	492
<b>Crédits consommés</b>	300,8	300,6	100	100	400,8	400,6

Source : DGITM

L'écart en exécution avec la LFI est expliqué au point précédent.

<sup>1</sup> La LFR est neutre en montant global des crédits (plus de 50 M€ de TAT et moins de 50 M€ de CST). Cependant, les crédits de TAT ont été perçus en 2017 alors que la CST ne sera perçue que début 2018.

## 1.2 La programmation des crédits et l'évolution des recettes.

Les recettes affectées à la mission en 2017 sont les suivantes :

**Tableau n° 2 : Évolution des recettes.**

Recettes 2017					
Recettes	Prévisions de recettes en LFI (1)	Recettes annuelles encaissées en 2017 au titre de l'année 2017 (2)	Écart exécution/LFI (2) – (1)	Recettes annuelles encaissées en 2017 au titre de l'année 2016 (3)	Recettes totales encaissées en 2017 (2) + (3)
Contribution de solidarité territoriale	116	0	- 26	90	90
Fraction de la taxe d'aménagement du territoire	42	92	+ 50	-	92
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires	200	0	+ 26	226	226
Recettes diverses ou accidentelles	-	-	-	84	84
<b>Total</b>	358	92	+ 50	400	492

Source : DGITM (M€)

Les recettes en autorisations d'engagement (AE) et crédits de paiement (CP) du CAS pour 2017 se sont limitées aux 42 M€ de fraction de taxe d'aménagement du territoire, complétés par 50 M€ de TAT supplémentaires prévus par la loi de finances rectificatives (en AE et CP).

A ces recettes, se sont également ajoutés les AE/CP reportés de 2016 sur les programmes 785 et 786 du CAS, soit :

- en AE : 83,6 M€ en raison du décalage de paiement de la contribution 2016 au déficit d'exploitation ;
- en CP : 84 M€ en raison du décalage précité et en raison d'un solde positif de crédits consacrés aux études dont la consommation a été inférieure à la prévision.

Les autres recettes inscrites en LFI 2017, la CST et la TREF, ont été, comme prévu, perçues début 2018. L'arrêté fixant leur taux a été publié au Journal officiel du 31 décembre 2017 conformément au montant réajusté de ces deux taxes en LFR 2017.

Le taux de la CST pour 2016 est ainsi établi à 0,943 % pour une recette de 40 M€, et celui de la TREF à 13,9971 % pour une recette de 226 M€.

Il est rappelé que la TREF et la CST perçues début 2017 ont été versées au titre de l'année 2016. Le montant versé à la SNCF au titre de 2016 était un montant forfaitaire de 400 M€.

### **1.3 La gestion des crédits en cours d'exercice.**

Les crédits ont pu commencer à être engagés en mars 2017 avec le rattachement au CAS de la fraction de TAT qui lui a été affectée par la LFI, la première partie des reports de l'année 2016 et la perception de la TREF et de la CST de la part de SNCF Mobilités.

La compensation au titre de l'année 2016 a été versée en intégralité en mars 2017, conformément aux dispositions conventionnelles. Les engagements relatifs aux études se sont échelonnés de mars à décembre 2017.

Les tableaux ci-après présentent le calendrier d'exécution pour les programmes 785 et 786.

**Tableau n° 3 : Gestion infra-annuelle des crédits 2017***(M€).*

<i>Programme 785</i>	Date	Recettes 2016 en AE	Recettes 2016 en CP	Dépenses 2016 en AE	Dépenses 2016 en CP
Perception fraction TAT	Février 2017	42	42		
Report anticipé de crédits (arrêté du 15 février 2017)	Février 2017	70	70		
Perception de la TREF (au titre de 2016)	Février 2017	126	126		
Perception de la CST (au titre de 2016)	Février 2017	90	90		
Paiement de la compensation 2016	Mars 2017			300	300
Report de crédits (arrêté du 28 mars 2017)	Mars 2017	13,6	14		
Prestations de conseil juridique, financier ou technique	Mars à décembre 2017			0,8	0,6
Fraction de TAT supplémentaire (LFR)	Décembre 2017	50	50		
Total		391,6	392	300,8	300,6

<i>Programme 786</i>	Date	Recettes 2016 en AE	Recettes 2016 en CP	Dépenses 2016 en AE	Dépenses 2016 en CP
Perception de la TREF (au titre de 2016)	Février 2017	100	100		
Paiement de la compensation 2016	Mars 2017			100	100
Total		100	100	100	100

*Source : DGITM*

## 1.4 Reports de crédits en 2017

L'arrêté du 15 février 2017 a permis le report de 70 M€ en AE et CP.

L'arrêté du 28 mars 2017 a permis le report de 13,6 M€ en AE et 14 M€ en CP.

## 1.5 Charge à payer

Au 31 décembre 2017, une charge à payer d'un montant de 508 385 € a été comptabilisée sur le programme 785 du CAS pour le paiement de plusieurs prestations des marchés d'assistance financière, technique et juridique.

## 1.6 Reports de crédits 2017 sur 2018.

**Tableau n° 4 : Report des crédits (en M€)**

	AE restantes et reportées en 2018	CP restants et reportés en 2018	Trésorerie disponible* pour couverture des engagements nouveaux	Trésorerie disponible* pour paiements nouveaux
Programme 785	90,8	91,4	90,8	90,8
Programme 786	0	0	0	0

*\* Dans le tableau ci-dessus, est considérée comme trésorerie disponible le montant des crédits qui n'ont pas fait l'objet d'un engagement les années précédentes et pour lequel les AE associées sont effectivement disponibles.*

## **2. Les grandes composantes de la dépense.**

En 2017, les consommations de crédits se sont limitées aux études et prestations de conseil financier, juridique et technique de la DGITM (près de 756.000 € en AE et 638.000 € en CP), ainsi qu'au paiement de la facture intégrale relative à l'exploitation des TET en 2016 (400 M€ de CP, conformément aux modalités conventionnelles issues de la convention du 27 février 2017 et applicables rétroactivement à l'année 2016).

La compensation prévue pour 2017 fera l'objet d'une décision attributive de subvention à l'exploitant à hauteur du montant forfaitaire retenu dans la nouvelle convention (351 M€ pour 2016), auxquelles s'ajoutent les 6 M€ initialement prévus pour la région Occitanie. S'y ajoute 1 M€ pour les études de l'autorité organisatrice.

### **3. Régularité, soutenabilité et performance budgétaires.**

#### **3.1 La régularité.**

La Cour constate que le versement des sommes relatives à l'exercice 2017, soit 357 M€ au titre de l'exploitation, plus d'un million d'euros au titre des études, n'interviendra qu'en 2018, en principe début février. Une situation analogue constatée l'an passé avait conduit la Cour à s'interroger sur l'impact d'une telle situation sur la sincérité du solde budgétaire. Au vu des explications données alors par le CBCM et la DGITM, il avait été en définitive considéré qu'il n'y avait pas d'atteinte à la sincérité budgétaire.

La Cour a interrogé le CBCM et la DGITM sur la réalité et le calendrier observé des versements annoncés dans la réponse reçue au questionnaire.

La DGITM a précisé sur ce point « que le montant des études commandées sur l'année 2017 n'atteint pas le montant prévisionnel envisagé lors de la préparation de la LFI 2017 (1M€) et que le versement d'une partie des sommes relatives au règlement de ces études a bien été effectuée en 2017. Par ailleurs, la TREF et la CST, au titre de l'année 2017, ont bien été versées par SNCF Mobilités au mois de janvier 2018, ce qui devrait permettre de verser à SNCF Mobilités la compensation conventionnelle au titre 2017 au plus tard dans le courant du mois d'avril 2018 ».

#### **3.2 La soutenabilité budgétaire.**

Elle doit désormais être appréciée dans le cadre et à la lumière de la nouvelle convention d'exploitation signée entre l'Etat et SNCF Mobilités.

La DGITM a produit un tableau de trajectoire prévisionnelle pour les TET sur la période 2016-2020, qui fait apparaître une baisse progressive attendue de ce déficit.

**Tableau n° 1 : Tableau de la trajectoire financière prévisionnelle pour les TET sur 2016-2020**

En M€	2016	2017	2018	2019	2020	2016 - 2020
<b>Compensation conventionnelle prévisionnelle (pour l'exploitation)</b>	400	351	330,7	299,3	286,5	1667,5

Source : DGITM

Le processus de « revoyure » entre l'Etat et SNCF Mobilité intercités inscrit dans la convention TET 2016-2020, prévoit deux rendez-vous pour recalculer au besoin cette trajectoire, respectivement à la mi-2017 et la mi-2019. De fait, certaines des hypothèses prises pour élaborer la trajectoire devraient, selon la réponse de la DGITM à la Cour, être mises à jour, notamment pour tenir compte de la réalité des accords passés avec les régions pour la reprise de certaines lignes TET. En effet, dans certains cas, les dates de reprise retenues pour élaborer la trajectoire et celles qui finalement retenues dans les accords conclus entre l'Etat et les régions étaient susceptibles, selon la même source, d'être différentes.

De fait, en 2017, la LFI a fixé les ressources du CAS à 358 M€ répartis entre la compensation conventionnelle forfaitaire à verser à l'exploitant (351 M€) à laquelle s'ajoutaient 6 M€ pour la compensation à la région Occitanie de la reprise des lignes Clermont-Ferrand / Béziers (Aubrac) et Clermont-Ferrand / Nîmes (Cévenol) et 1 M€ pour les études et missions directement engagées par l'autorité organisatrice de l'Etat.

En réponse au questionnaire sur la gestion 2017, la DGITM a précisé que ce processus de « revoyure », « engagé (...) au printemps 2017 » avait comme objectif initial « la signature de l'avenant pour fin 2017 ». Mais elle a ajouté que « la mise à jour d'un certain nombre de facteurs ou paramètres sur l'ensemble de l'année 2017 (sorties de lignes, de périmètre, changement de maintenance, évolution du trafic au 1<sup>er</sup> semestre 2017...) a milité pour leur prise en compte dans les discussions entre l'Etat et SNCF Intercités » et que « en conséquence, la signature de l'avenant de revoyure est désormais envisagé au printemps 2018 ».



Il est donc difficile, dans l'attente de la signature de cet avenant et, au besoin, du recalage du tableau retraçant la trajectoire prévisionnelle pour les TET sur 2016-2020 de se prononcer à ce stade sur la soutenabilité budgétaire du CAS.

La DGITM a cependant précisé dans sa réponse que « les travaux de révision devraient conduire, au regard des discussions en cours avec SNCF Mobilités, à une amélioration de la trajectoire financière sur la période couverte par la convention ».

Le CBCM, de son côté, ne se prononce pas sur ce point. Il se borne à souligner comme « un élément de complexité (...) le caractère pluriannuel de la convention qui s'inscrit difficilement dans un compte d'affectation spéciale dont les crédits sont ouverts par la loi de finances annuelle et directement corrélés au montant des recettes encaissées sur le compte ».

### **3.3 La performance budgétaire.**

Au vu de la convention SNCF Mobilités / Etat au titre des TET, la SNCF produit cinq indicateurs de performance relatifs, pour deux d'entre eux à la qualité du service rendu (régularité : indicateur 2.1 du programme 785 et indicateur 1.2 du programme 786 sur le nombre de trains supprimés), pour un à la contribution à l'exploitation (indicateur 1.1 du programme 785) et, enfin, pour un indicateur, au « taux de remplissage » des trains (indicateur 1.2 du programme 785).

Au PAP 2018, ces indicateurs apparaissent en exécution pour 2016 et en prévision pour 2017.

La DGITM a indiqué que le rapport d'exécution pour l'année 2016 serait mis en ligne fin janvier 2018.

Elle a également indiqué ne pas avoir « de commentaire à ce stade » sur les résultats des indicateurs de performance pour 2016 tels qu'ils apparaissent dans le RAP 2018.

Selon le PAP 2018, ces indicateurs ont évolué de la manière suivante :

S'agissant des indicateurs, la DGITM a communiqué pour chacun d'eux la réalisation 2017 tout en précisant que « les valeurs de ces

indicateurs 2017 restent cependant à confirmer sur la base des données définitives qui seront communiquées par SNCF Réseau à l'autorité organisatrice dans le cadre de son rapport annuel d'activité pour l'année 2017 qui doit être transmis au plus tard le 31 mai 2018 ».

### Programme 785

#### Indicateur 1.1

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

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2015 Réalisation	2016 réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2017(*) réalisation	2018 prévision	2020 Cible
Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres	€/véhicules-km	6,14	8,83	10,2	8,5	8,80	9,2	15,4

(\*) Chiffre provisoire

Pour 2017, l'indicateur serait stable, contrairement à la prévision, par rapport à 2016. Selon la DGITM, cette stabilité « s'explique par une baisse combinée du montant de la compensation devant être versée à SNCF Mobilités et l'offre TET du périmètre conventionné ».

#### Indicateur 1.2

#### Taux de remplissage

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2015 Réalisation	2016 réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2017 (*) réalisation	2018 prévision	2020 Cible
Taux de remplissage	%	33	34	31	33	38	33	38

(\*) Chiffre provisoire

La réalisation 2017 est meilleure qu'escomptée. En effet, la politique commerciale de l'exploitant avec, notamment, une augmentation des billets à prix réduits, a contribué, selon la DGITM, à attirer une clientèle plus nombreuse que prévu. Le nombre de voyageurs/km a augmenté de 9 % par rapport à 2016 « à périmètre comparable ».

Pour 2020, la cible s'établit à partir de projections réalisées par l'Etat et SNCF Mobilités. Elle tient compte d'un ajustement à la baisse du nombre moyen de places offertes par train avec l'introduction de nouveaux matériels roulants et l'évolution du périmètre des TET.

En outre, le PAP 2018 indique que ces chiffres pourront également évoluer à l'issue des travaux de revoyure en cours.

**Indicateur 2.1**  
**Régularité des services nationaux de transport conventionnés**  
 (du point de vue du contribuable)

	Unité	2015 Réalisation	2016 réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2017 (*) réalisation	2018 prévision	2020 Cible
Ponctualité terminus à 10 minutes des trains de jour	%	89,4	87,9	88	88,8	87,1	89	90
Ponctualité terminus à 15 minutes des trains de nuit	%	89,3	86,9	87	84,9	81,5	87	87

(\*) Chiffres provisoires

La ponctualité s'était dégradée en 2016 pour tous les trains suivis. Ce mouvement s'est poursuivi en 2017, particulièrement pour les trains de nuit, en raison notamment des retards liés aux travaux sur le réseau, dont l'impact est particulièrement sensible dans les zones denses.

## Programme 786

## Indicateur 1.1

Contribution au matériel roulant rapportée aux véhicules-kilomètres  
(du point de vue du contribuable)

	Unité	2015 Réalisation	2016 réalisation	2017 Prévisio n PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2017 (*) réalisation	2018 prévision	2020 Cible
Contribution au matériel roulant rapportée aux véhicules-kilomètres	€/véhicules-km	3,37	3,72 <sup>2</sup>	3,95	3,30	3,41	3	4,1

(\*) Chiffre provisoire

Pour 2017, la valeur prévisionnelle actualisée de cet indicateur est plus faible que celle estimée précédemment. La réalisation 2017 traduit donc une amélioration de cet indicateur qui s'explique, selon la DGITM, « par la baisse des amortissements et frais financiers relatifs au programme pluriannuel de maintenance de régénération du matériel roulant existant, combinée à une diminution modérée des trains kilomètres par rapport à la note passée ».

<sup>2</sup> La DGITM a confirmé dans sa réponse au questionnaire que la valeur indiquée au tableau de PAP 2018 (3,69) résulte d'une « coquille » et qu'il faut donc bien retenir la valeur de 3,72.

Indicateur 1.2

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

	Unité	2015 Réalisation	2016 réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2017 (*) réalisation	2018 prévision	2020 Cible
Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant.	%	0,36	0,37	0,37	0,34	0,38	0,32	0,30

(\*) Chiffre provisoire

Quasi stable en 2016, cet indicateur resterait au même niveau en 2017, absence d'amélioration qui s'explique par la moyenne d'âge élevée du matériel roulant, tandis que l'introduction de nouveaux matériels roulants, jugés plus fiables, sur différentes lignes TET (Paris-Troyes-Belfort sur 2017, Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux sur 2017 et 2018), ne fait sentir ses effets que très progressivement.

## **4. Les recommandations de la Cour**

### **4.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2016**

Néant

### **4.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2017**

Néant

## **5. Conclusion**

L'année 2017 a été celle de la première année d'application de la nouvelle convention signée entre l'Etat et SNCF Mobilités intercités pour la période 2016-2020, complétée par les conventions signées entre SNCF Mobilités et six régions.

Celle-ci s'avère à ce stade quelque peu chaotique. D'une part, les dépenses concernant 2017 ne seront payées qu'en 2018. D'autre part et surtout, la clause dite de « revoyure » est susceptible d'affecter la trajectoire financière retenue. Le tout donne aux informations disponibles au moment de l'établissement de la NEB un côté nécessairement relatif, en particulier pour apprécier la soutenabilité de la dépense.