



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

Note d'analyse de l'exécution
budgétaire

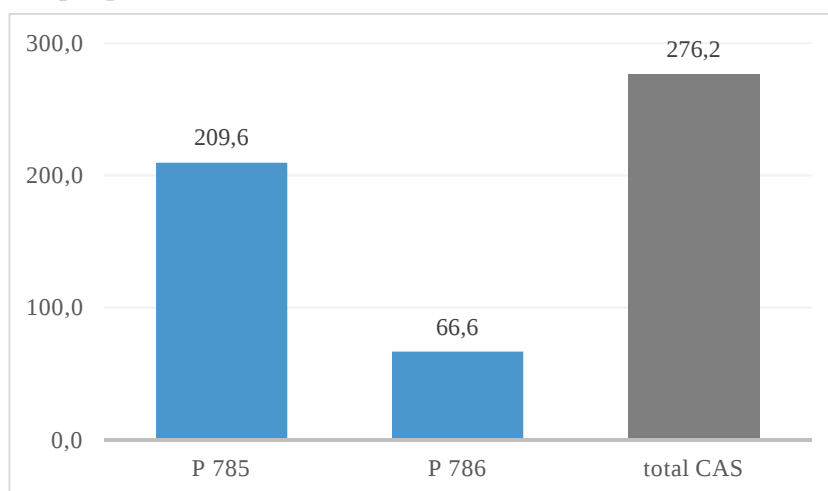
2020

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

Programme 785 – Exploitation des services nationaux de transport conventionnés

Programme 786 – Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés

Graphique n° 1 : Mission CAS SNTCV - exécution 2020 (CP, en M€)



RECOMMANDATIONS

Aucune recommandation n'est formulée au titre de 2020 en raison de la clôture du CAS au 1^{er} janvier 2021.

Sommaire

Introduction.....	7
1 ANALYSE DE L’EXÉCUTION BUDGÉTAIRE.....	9
1.1 Les recettes : évaluation initiale, modifications en cours d’exercice et exécution.....	9
1.2 Les dépenses : crédits initiaux, gestion infra-annuelle et exécution	10
2 LA CLOTURE DU CAS.....	12
2.1 La situation du CAS à fin 2020.....	12
2.2 Un CAS SNTCV clos au 1 ^{er} janvier 2021 et transféré au programme 203 du budget général.....	15
3 EFFETS DE LA CRISE SANITAIRE.....	16
3.1 Une moindre performance 2020.....	16
3.2 La question du financement d’une éventuelle compensation additionnelle	22

Introduction

Le compte d'affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs (CAS SNTCV), créé en 2011, a pour objet de financer l'activité Intercités réalisée par SNCF Voyageurs. Il est alimenté en recettes par trois sources :

- le produit de la contribution de solidarité territoriale (CST), versée par les entreprises de transport ferroviaire non conventionné de voyageurs et assis sur le chiffre d'affaires des prestations de transports ferroviaires et des prestations commerciales qui leur sont directement liées. Dans les faits, elle ne repose que sur l'activité des TGV de SNCF Voyageurs. Le produit de la CST a été fixé en LFI à 16 M€ (comme en 2019 et 2018);
- le produit de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF), due par les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 300 M€ et assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, majoré des dotations aux amortissements de l'exercice. Seule SNCF Voyageurs y est soumise. Le produit de la TREF a été fixé en LFI à 226 M€ (comme en 2019 et 2018) ;
- une fraction de la taxe d'aménagement du territoire (TAT), ajoutée en 2017, acquittée par les sociétés concessionnaires des autoroutes. Le produit issu de la TAT a été fixé en LFI à 70,7 M€ (en baisse comparativement aux 117,2 M€ de 2019 et aux 141,2 M€ de 2018).

Les dépenses sont budgétées dans deux programmes :

- le programme 785 « exploitation des services nationaux de transport conventionnés », qui permet de financer l'équilibre de l'exploitation et les frais d'étude pour l'autorité organisatrice. En loi de finances initiale (LFI) pour 2020, le programme était doté de 246 M€ (en AE et CP), contre 286,2 M€ en 2019 et 301,9 M€ en 2018. Lors de la quatrième loi de finances rectificative pour 2020 (LFR4), 14,5 M€ en AE et 15,2 M€ en CP ont été annulés, ramenant la dotation du programme à 231,5 M€ en AE et 230,8 M€ en CP ;
- le programme 786 « matériel roulant des services nationaux conventionnés de voyageurs », qui permet de financer une partie de la maintenance et de la régénération du matériel roulant et des frais d'enquête, d'études et de conseils relatifs à ces matériels roulants. Le programme était doté en LFI de 66,6 M€ (en AE et CP), comparativement à 73,0 M€ en 2019 et 81,3 M€ en 2018.

L'exécution du CAS SNTCV 2020 s'inscrit dans le cadre d'une convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) 2016-2020 de février 2017 entre l'Etat et SNCF Mobilités, à une hauteur initiale quinquennale de 1 667,5 M€, qui a fait l'objet de quatre avenants, un cinquième étant en préparation :

- avenant N°1 du 2 aout 2018, relatif au versement d'une compensation additionnelle de 6 M€ en 2017 à SNCF mobilités, liée à des reports de reprise ou des poursuites d'exploitations de lignes ;
- avenant N°2 du 1er février 2019, relatif à la mise à jour de la trajectoire financière de la convention pour la période 2017-2020 (voir tableau2);
- avenant N°3 du 26 février 2020 formalisant une seconde révision de la trajectoire financière, revoyant à nouveau les compensations 2019 et 2020 et convergeant sur une amélioration cumulée du déficit conventionnel prévisionnel des TET sur 2017-2020 de 136,8 M€ ;
- avenant N°4 du 20 juin 2020 formalisant les modalités de financement pour 44,3 M€ de la rénovation complémentaire du matériel de nuit des lignes Paris-Rodez/Latour-de-Carol et Paris-Briançon
- avenant N°5, non encore conclu, de prolongation de la convention en 2021.

L'exécution du CAS SNTCV intègre également la compensation prévisionnelle de l'Etat aux régions au titre de la reprise de lignes Intercités, dont le calendrier de transfert est le suivant :

Régions	Lignes	Année de reprise
Hauts-de-France	Paris-Amiens-Boulogne Paris-St Quentin-Maubeuge/Cambrai	2019
Grand Est	Paris-Troyes-Belfort Hirson-Metz + Reims-Dijon	2018 2017
Centre-Val de Loire	Paris-Montargis-Nevers Paris-Orléans-Tours Paris-Bourges-Montluçon	2018
Occitanie	Clermont-Nîmes	2018
Nouvelle Aquitaine	Bordeaux-Ussel Bordeaux-La Rochelle Bordeaux-Limoges	2018
Normandie	5 lignes normandes	2020

Les compensations prévues en 2020 sont de 76,7M€ (88,2 M€ en 2019).

1 ANALYSE DE L'EXÉCUTION BUDGÉTAIRE

1.1 Les recettes : évaluation initiale, modifications en cours d'exercice et exécution

Le montant des recettes et des crédits affectés au CAS SNTCV dans le cadre de la loi de finances initiale pour 2020 (LFI 2020) est de 312,7 M€.

Les recettes 2020 ont été exécutées en léger excédent par rapport aux prévisions : les produits des taxes de 2020 ont été perçues, en avril pour la TAT, conformément à la prévision, et en septembre pour la CST et la TREF. Les arrêtés fixant les taux des taxes ferroviaires ont été publiés au JO du 29 août 2020 : 11,01201 % pour la TREF (pour une assiette de 2 052 302 974 €) et 0,32057 % pour la CST (avec une assiette égale à 4 991 172 633 €).

Tableau n° 1 : Détail des recettes de l'exercice 2020 (en M€)

	Prévisions de recettes en LFI (1)	Recettes annuelles encaissées en 2020 au titre de 2020 (2)	Écart exécution / LFI (2) - (1)	Recettes annuelles encaissées en 2020 au titre de 2019 (3)	Recettes totales annuelles encaissées en 2020 (2) + (3)
Contribution de solidarité territoriale	16,00	16,127	0,127	0	16,127
Part de la taxe d'amé- nagement du territoire	70,70	70,700	0,000	0	70,700
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires	226,00	226,002	0,002	0	226,002
Recettes diverses ou accidentelles (reports)	-	-	-	5,2	5,2
TOTAL	312,70	312,829	0,129	5,2	318,03

Source : DGITM

Les ressources de la LFI 2020 ont été complétées par un report de 0,2 M€ en AE et de 5,2 M€ en CP, correspondant au solde du CAS TET constaté à fin 2019 (dont près de 3,9 M€ pour paiement du solde de la compensation d'exploitation de l'exercice 2019). Enfin, la quatrième loi de finances rectificative pour 2020 a annulé 15,2 M€ de crédits.

1.2 Les dépenses : crédits initiaux, gestion infra-annuelle et exécution

Le total des dépenses 2020 (CP consommés) s'élève à 276,2 M€, dont 209,6 M€ au titre du programme 785 et 66,6 M€ au titre du programme 786.

Tableau n° 2 : Gestion infra annuelle des dépenses 2020 (en M€)

<i>Programme 785</i>	Date (2020)	Dépenses 2020 en AE	Dépenses 2020 en CP
Païement contribution région Centre-Val de Loire	octobre	39,2	39,2
Païement contribution région Hauts-de-France	octobre	15,0	15,0
Païement contribution région Grand Est	octobre	13,0	13,0
Païement contribution région Nouvelle Aquitaine	octobre	5,0	5,0
Païement contribution région Occitanie	octobre	4,5	4,5
Païement de l'acompte à la compensation d'exploitation (au titre de 2020)	novembre	153,6	131,58
Païement du solde de la compensation d'exploitation (au titre de 2019)	sans objet	0,0	0,0
<i>Dont crédits bloqués REJB*</i>	<i>mars</i>	<i>- 0,9</i>	
Prestations de conseil juridique, financier ou technique (y compris intérêts moratoires)	bilan à fin 2020	0,692	1,347
Sous-total du programme 785		230,1	209,6
<i>Programme 786</i>	Date (2020)	Dépenses 2020 en AE	Dépenses 2020 en CP
Païement de l'acompte à la compensation d'exploitation (au titre de 2020)	novembre	66,6	66,6
Sous-total du programme 786		66,6	66,6
TOTAL		296,7	276,2

Source : DGITM

Plus précisément, comme l'illustre le tableau précédent, les dépenses annuelles 2020 ont été les suivantes :

- le paiement de 76,7 M€ d'engagements conventionnels pris par l'État vis-à-vis de certaines régions pour accompagner les frais d'exploitation des lignes Intercités transférées. Pour l'exercice 2020, 39,2 M€ pour le Centre Val de Loire, 15 M€ pour les Hauts-de-France, 13 M€ pour Grand Est, 5,0 M€ pour la Nouvelle Aquitaine et 4,5 M€ pour l'Occitanie ont ainsi été versés dans le cadre du programme 785 en octobre 2020 ;

- le paiement de l'acompte de 90% de la compensation d'exploitation (de 220,2 M€) à SNCF Voyageurs au titre de 2020 pour 198,18 M€ est intervenu en novembre 2020 (avec 153,6 M€ au programme 785 et 66,6 M€ au programme 786).

Concernant le montant de cette compensation 2020, une réduction à 220,2 M€ (au lieu des 234,5 M€ initiaux) a été convenue dans le troisième avenant à la convention signé le 26 février 2020 (annexe 10 de la convention).

- les dépenses d'études réalisées pour le compte de l'autorité organisatrice à fin 2020 s'élèvent enfin à environ 0,7 M€ en AE et 1,3 M€ en CP.

Par ailleurs, pour l'exercice 2019 :

- un acompte de 242,0 M€ a été versé à SNCF Voyageurs en novembre 2019, soit 98,4% des 245,9 M€ de compensation prévisionnelle 2019¹ ;
- le montant du solde dû pour 2019 a évolué dans le cadre du troisième avenant à la convention de février 2020, qui a convenu *a posteriori* de réduire la compensation 2019 de 245,9 M€ à 245,0 M€² ;
- SNCF Voyageurs a sollicité la prise en charge financière des effets du mouvement social de décembre 2019 ;

Le solde de compensation d'exploitation 2019 de 3 M€, le cas échéant amendé compte tenu de la demande de la SNCF liée au mouvement social fin 2019, aurait donc dû être versé courant 2020. Or les discussions se poursuivent avec SNCF Voyageurs afin d'arrêter le montant définitif à verser. Dans l'attente d'un accord, le solde de la compensation 2019 n'a pas été versé en 2020 et les 3,0 M€ de CP reportés en 2020 pour couvrir le paiement de ce solde le seront donc à nouveau en 2021.

¹ Au lieu des 90% d'acompte prévus par convention en année N au titre de N, puis de 10% de solde en N+1, après examen de la facture et des pièces justificatives

² Ce désengagement conduit à baisser la consommation d'AE de 0,9 M €. Ces AE font l'objet d'un blocage en application des règles budgétaires (non autorisation du recyclage d'AE), ce qui réduit le total des crédits disponibles du même montant.

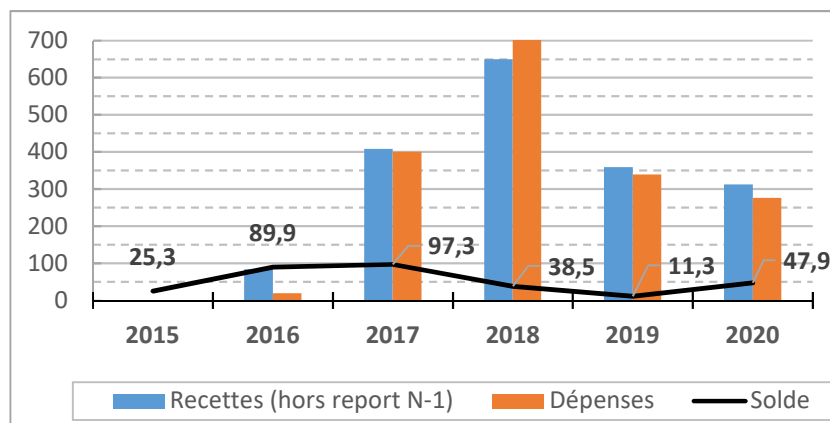
Compte tenu des révisions contractuelles des compensations d'exploitation 2019 et 2020, la quatrième loi de finances rectificative pour 2020 (LFR4) a donc annulé 14,5 M€ en AE et 15,15 M€ en CP à partir des 234,5 M€ prévus en LFI 2020 (en AE et CP).

2 LA CLOTURE DU CAS

2.1 La situation du CAS à fin 2020

Comme le montre le graphique suivant, l'évolution des recettes et dépenses du CAS SNTCV entre 2016 et 2020 présente une tendance globale à la baisse (avec un pic en 2018 correspondant à une régularisation) et des moindres dépenses successives par rapport au prévisionnel.

Graphique n° 2 : Evolution des recettes, dépenses et soldes du CAS SNTCV de 2016 à 2020



Source : DGFIP

En effet, l'exercice 2018 avait permis de régulariser le décalage préexistant et de régler les engagements de 2017 (compensation conventionnelle) et les engagements de 2018 (participation aux frais de fonctionnement des lignes transférées, avance à 90% de la compensation conventionnelle). En outre, une moindre dépense de 23 M€ a également été constatée (285,5 M€ comparativement aux 308,5 M€ de la nouvelle trajectoire financière et aux 330,7M€ de la trajectoire initiale).

L'exécution 2019 avait également permis de conserver cet équilibre favorable, avec un règlement de l'acompte de 90% de la compensation d'exploitation 2019 en septembre 2019 et du solde 2018 en décembre 2019. Comme le montre le tableau ci-dessous, une moindre dépense complémentaire de 14,6 M€ pour l'exercice 2019 (au-delà de celle déjà conventionnée par avenant de 39,7 M€) a également été conventionnée lors du troisième avenant.

Tableau n° 3 : Evolution de la subvention d'exploitation

En M€	2016	2017	2018	2019	2020
Convention initiale d'exploitation 2016-2020	400	351,0	330,7	299,3	286,5
Avenant N°2 2019		357,0	308,5	259,6	235,7
Avenant N°3 2020		357,0	308,5	245,0	220,2
Versements à fin janvier 2021	400	357,0	285,5	242,0	198,18
En discussion à fin janvier 2021				Solde 2019 (3 M€) : prise en compte grève	Solde 2020 (22,02 M€) + demande compensation additionnelle Covid

Source : Cour des comptes d'après convention pluriannuelle et ses avenants et DGITM

En 2020, l'acompte de 90% de la compensation d'exploitation 2020 a bien été versé. Cependant, la demande de complément faite par SNCF Voyageurs pour prendre en compte les conséquences financières de la crise sanitaire n'a toujours pas fait l'objet d'un arbitrage.

Tableau n° 4 : Crédits CAS SNTCV 2020 disponibles et consommés

En M€	Programme 785		Programme 786		Total CAS	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
LFI	246,1	246,1	66,6	66,6	312,7	312,7
LFR	-14,5	-15,15	0	0	-14,5	-15,15
Mouvements de crédits (reports)*	0,2	5,2	0	0	0,2	5,2
Total des crédits disponibles	230,9	236,2	66,6	66,6	297,5	302,8
Crédits consommés*	230,1	209,6	66,6	66,6	296,7	276,2

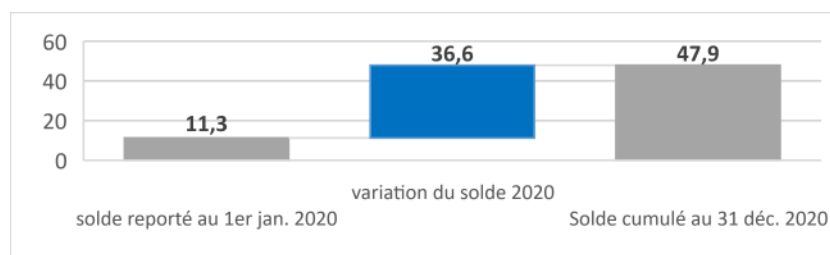
Source : DGITM

* Notes : reports de l'arrêté du 13/02/2020

Tableau hors désengagement de 0,9 M€ d'AE, qui fait l'objet d'un blocage de crédit en application des règles budgétaires (non autorisation de recyclage d'AE), ce qui réduit les crédits disponibles du même montant.

Le solde cumulé fin 2020 en CP est ainsi de 47,9 M€. Il correspond à la différence entre les recettes (312,83 M€) et les crédits de paiement³ réellement consommés en 2020 (276,23 M€). Comme en 2019, 6,03 M€ s'ajoutent à la variation de solde 2020 de 36,60 M€. Ils correspondent à des crédits stockés sur l'ancien programme 720, suite à des recettes exceptionnelles perçues depuis la création du CAS (intérêts liés au retard de perception de la CST 2011 et surplus de TREF et CST annuels perçus).

Graphique n° 3 : Soldes du CAS SNTCV (en M€)



Source : DGITM

Or, au 31 décembre 2020, une charge à payer d'un montant de 25,34 M€ a été comptabilisée au programme 785 au titre des paiements de:

- 3,0 M€ de solde de la compensation d'exploitation 2019 ;
- 22,02 M€ de solde de la compensation d'exploitation 2020 ;
- 0,32 M€ de prestations d'assistance financière, technique et juridique.

Les reports de crédits de 2020 en 2021 couvrent bien le solde des engagements enregistrés à régler. Ces reports de crédit de 2020 ne permettent cependant pas de couvrir une compensation additionnelle dans le cadre de la crise sanitaire, telle que prévue par la convention et pour laquelle un engagement aurait eu toute sa place⁴.

Tableau n° 5 : Reports des crédits de 2020 à 2021 (en M€)

	AE restantes et reportées en 2021	CP restants et reportés en 2021	Trésorerie disponible pour couverture des engagements nouveaux
Programme 785	0,8	26,6	0,8
Programme 786	0	0	0

Source : DGITM

³ réduits en LFR4 (-15,15 M€)

⁴⁴ Ces reports de crédits vers 2021 sont supérieurs à ceux prévus initialement en mars 2020 (21,45 M€) pour lesquels le CBCM avait signalé un risque de soutenabilité à moyen terme, du fait qu'ils ne couvraient pas les charges à payer

2.2 Un CAS SNTCV clos au 1^{er} janvier 2021 et transféré au programme 203 du budget général

Destination des dépenses portées par le CAS et de son solde

Conformément à la recommandation de la Cour réitérée en 2018 et 2019, le CAS SNTCV est clos au premier janvier 2021 (art. 88 de la Loi de finances pour 2021 du 29 décembre 2020). Les dépenses portées par ce compte d'affectation spéciale SNTCV sont réintégrées au programme 203 « Infrastructures et services de transport » du budget général. La sous-action n°44-06 du programme 203 retracera ainsi à partir de l'année 2021 le financement des dépenses liées à l'exploitation de TET.

Le solde comptable du CAS sera reversé au budget général de l'Etat. Les crédits non consommés à fin 2020 seront reportés en 2021 et affectés à la sous-action 44-06. L'article 88 de la LFI pour 2021 prévoit également que le produit de la TAT est affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Suppression des deux taxes ferroviaires

Comme mentionné dans la NEB 2019, en 2017, SNCF Voyageurs a versé pour 266 M€ de taxes ferroviaires et financé aux trois quarts sa subvention d'exploitation (357 M€). En 2018, elle en a financé 85% (242 M€ de taxes versées et 285,5 M€ de compensation d'exploitation reçue). En 2019, le financement est proche de 100% (242 M€ de taxes et 245 M€ de compensation d'exploitation). En 2020, l'exploitant finance l'autorité organisatrice (242 M€ de CST et TREF versés) pour un service normalement subventionné (220,2 M€ à recevoir, en dehors de la crise).

Ce mécanisme ne peut perdurer. SNCF Voyageurs en tant qu'exploitant d'un service conventionné doit pouvoir percevoir la subvention nécessaire pour réaliser son activité. La suppression du CAS SNTCV devrait donc s'accompagner de la suppression des deux taxes ferroviaires, la CST et la TREF, qui conduisent de fait à faire financer l'essentiel de l'activité Intercités par l'exploitant. Cette suppression de taxes devrait intervenir pour le moins avant l'ouverture à la concurrence des deux lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon. Il serait impensable que SNCF Voyageurs candidate à cet appel d'offre en ayant le désavantage de devoir payer des taxes pour financer sa subvention alors que ses concurrents qui auraient un chiffre d'affaires de moins de 300 M€ en seraient exonérés.

La Cour prend acte de la constitution d'un groupe de travail dont l'objectif est de proposer des évolutions dans le cadre de la loi de finances 2022.

3 EFFETS DE LA CRISE SANITAIRE

3.1 Une moindre performance 2020

Dans le cadre du projet annuel de performance (PAP) annexé au projet de loi de finances pour 2020, la DGITM a fait évoluer plusieurs indicateurs. Les évolutions sont précisées pour chacun d'eux ci-après.

Les indicateurs de performance des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs sont désormais intégrés à ceux de l'objectif 4 « améliorer l'efficacité, l'attractivité, la régularité et la qualité » du Programme 203 « Infrastructures et services de transports ». Les prévisions actualisées 2020 intégraient le premier confinement seulement. Les valeurs provisoires disponibles début 2021 de certains indicateurs 2020 (pour le programme 785 uniquement) ont été communiquées par la direction des services de transports du Ministère de la transition écologique.

Programme 785

Indicateur 4.1 : contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres

En €/véhicules-km	Réalisation 2017	Réalisation 2018	Prévision 2019	Réalisation 2019	Prévision 2020 actualisée (prévision initiale)	Réalisation 2020 provisoire	Prévision 2021	Cible 2023
Nouvel indicateur ⁵	12,2	13,4	11,6	12,2	21,7 (15,8)	26,3	16,7	15,9
Ancien 1.1 du 785	8,8	10,2	9,2					15,4
Ancien 1.1 du 786	3,4	3,9	3,4					4,1

Notes : 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 sont incluses dans le calcul de la contribution à l'exploitation. Bien que le nom de l'indicateur reste inchangé, les résultats de cet indicateur à partir de 2020 ne sont pas comparables.

La fusion des deux anciens indicateurs permet d'avoir une vision plus globale de l'évolution de la contribution à l'exploitation des Intercités

⁵ Le nouvel indicateur diverge de la somme des deux anciens pour les années 2018 et 2019, les données ayant été réactualisées.

La dégradation de l'indicateur en 2018 s'explique par le mouvement de grève, la diminution de l'offre ayant été supérieure aux économies de charges réalisées. En 2019, la prévision n'a pas été tenue pour les mêmes raisons (grève de décembre).

Pour 2020, la détérioration de la prévision initiale s'expliquait mécaniquement par le transfert de 5 lignes à la région Normandie au 1^{er} janvier 2020, ces lignes étant moins déficitaires que celles restant dans le périmètre de l'Etat. La prévision actualisée à la baisse de l'indicateur s'explique par la réduction importante du plan de transport 2020 du fait de la crise sanitaire (voir 3.2) et dans une moindre mesure des mouvements sociaux menés au sein du groupe SNCF au mois de janvier. La valeur provisoire début 2021 de l'indicateur 2020, qui atteint 26,3 €/trains-km, est plus défavorable, du fait du second confinement.

Pour l'année 2021, la prévision à 16,7 € par train-kilomètre est établie sur la base d'un périmètre d'exploitation et d'une compensation d'exploitation similaires à ceux de 2020 (soit une exploitation de mêmes lignes et une compensation de 220,2 M€). Ces deux mêmes hypothèses sont utilisées pour la cible de 2023.

Indicateur 4.2 : taux de remplissage

	Réalisation 2017	Réalisation 2018	Prévision 2019 actualisée*	Réalisation 2019	Prévision 2020 actualisée (initiale)	Réalisation 2020 provisoire	Prévision 2021	Cible 2023
%	38	40	40	41	37 (35)	48	47	49

Le taux de remplissage s'est amélioré en 2018 et en 2019, la bonne fréquentation des trains (malgré les périodes de grève) ayant bénéficié à tous les segments (TGV, TER, Intercités).

La prévision initiale à la baisse pour 2020 est justifiée par le transfert de cinq lignes plus fréquentées que la moyenne à la région Normandie. Elle intègre également la modification par la DGITM du nombre de places par trains à partir de 2020⁶. Le résultat 2020 est cependant en hausse, compte tenu de la réduction du plan de transport qui sert de base à l'indicateur (et qui a été réduit, notamment à deux reprises de 80% lors des deux confinements) et d'une fréquentation plus élevée qu'attendue (+5 % par rapport à l'hypothèse prise).

⁶ Jusqu'en 2019, la DGITM retenait comme capacité d'un train 600 places. Cette capacité est réduite à 500 avec la mise en place de nouveaux matériels et l'évolution du périmètre des Intercités. A capacité constante, la baisse serait de 9 points

Pour l'exercice 2021, la prévision correspond à un taux de remplissage identique à celui de l'année 2019, compte tenu du nouveau périmètre de lignes et de la nouvelle hypothèse de 500 places/trains. Cette prévision a vocation à être actualisée, compte tenu de la poursuite de la crise sanitaire.

L'ambition d'amélioration de la cible pour 2023 est modérée.

Indicateur 4.3 : régularité des services nationaux de transport conventionnés à 5 minutes

En %	Réalisation 2017	Réalisation 2018	Prévision 2019	Réalisation 2019	Prévision 2020 actualisée (initiale)	Réalisation 2020 provisoire	Prévision 2021	Cible 2023
Nouvel indicateur	79,0	75,3	79,7	77,7	72,8 Voir détails tableau suivant (71,4)	69,9	77	80
Ancien 2.1 trains de jour	87,1	83,4	89,0	86,5				
Ancien 2.1 trains de nuit	81,5	89,1	87,0	89				

Note : Les deux anciens indicateurs de régularité des trains Intercités (ponctualité terminus à 10 minutes des trains de jour et ponctualité terminus à 15 minutes des trains de nuit) ont été revus pour ne retenir comme critère de régularité que les trains arrivant avec moins de 6 minutes de retard (5 mn 59 maximum).

Ce choix de la DGITM permet d'afficher une plus grande exigence de qualité de service de la part de l'autorité organisatrice. Le récent avenant à la convention a intégré cette évolution, y compris dans le calcul des pénalités et bonus/malus.

Le résultat en baisse de 2018 s'expliquait par le mouvement de grèves du printemps et par des événements climatiques.

Le résultat 2019 est marqué par les effets du mouvement de grève de décembre et en hausse par rapport à 2018, affecté d'un climat météorologique difficile, en particulier en début 2018 pour les lignes normandes et du nord. Il est différencié, supérieur à l'objectif pour les trains de nuit (grâce à une diminution des causes de retard liées aux voyageurs (colis abandonne, malaise, etc.) et inférieur à l'objectif pour les trains de jour.

La régularité moyenne de chacune des lignes du périmètre conventionné sur les mois de janvier à décembre 2019, à laquelle sont particulièrement sensibles les usagers, révèle des écarts sensibles, en particulier pour la ligne structurante Bordeaux-Marseille et la ligne de nuit Paris-Briançon.

Tableau n° 6 : Régularité à 5 minutes des TET de jour en 2020

Type de ligne	Ligne	Objectif de régularité	Régularité constatée en 2020
Lignes structurantes	Paris-Limoges-Toulouse	84%	70,7%
	Paris-Clermont-Ferrand	84%	75,9%
	Bordeaux-Marseille	75%	51,4%
Lignes d'aménagement du territoire et lignes de desserte fines	Nantes-Bordeaux	85%	86,0%
	Nantes-Lyon	88%	73,1%
	Toulouse-Hendaye	80%	71,2%
	Clermont-Ferrand-Béziers (Aubrac)	ND	73,0%
	Clermont-Saint-Martin-Sail-les-Bains	ND	94,7%
Lignes de nuit	Paris-Toulouse-Cerbere / Rodez-Albi / Latour de Carol	86%	86,5%
	Paris-Briançon	80%	53,9%

L'objectif initial pour 2020 intégrait le transfert pénalisant des cinq lignes normandes, plus performantes. La régularité provisoire estimée pour 2020 est en baisse : après 2 mois d'interruption totale des circulations sur la quasi-totalité des lignes lors du premier confinement, les mesures sanitaires à la reprise ont généré des retards (filtrages en gare, demande et vérification des attestations de déplacement, etc.). De nombreuses pannes de locomotives ont par ailleurs été constatées après l'immobilisation du matériel roulant. Enfin, des limitations temporaires de vitesse mises en place par le gestionnaire d'infrastructure ont occasionné de nombreux retards, en particulier sur la ligne Bordeaux-Marseille.

Au-delà de la prévision pour 2021, qui devrait être actualisée compte tenu de la poursuite de la crise sanitaire, la prévision pour 2023 vise à retrouver le résultat préalable à 2017.

Programme 786

Indicateur 4.4 : nombre de trains supprimés

En %	Réalisation 2018	Réalisation 2019	Prévision 2020 actualisée	Prévision 2021	Cible 2023
Trains supprimés	1,42	1,41	1,6	1,6	1,6

Note : l'indicateur « nombre de trains fortement impactés à cause d'une défaillance du matériel roulant » comportait deux sous-indicateurs qui portaient les mêmes noms que les indicateurs 4.4 et 4.5, mais leurs définitions ne sont pas les mêmes.

L'indicateur 4.4 est calculé pour une année en faisant le rapport du nombre de trains supprimés 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 Voyageurs. Auparavant cet indicateur se limitait aux trains annulés pour défaillance de matériel roulant.

Les années 2018 et 2019 font apparaître d'assez mauvais résultats, liés dans une proportion d'un tiers à la moitié environ à des annulations pour défaillance liée au matériel roulant uniquement. L'exploitant est en moyenne responsable de seulement 30% environ des suppressions de trains, qui ont majoritairement des origines externes à la SNCF Intercités (dont environ 30% sont liées à l'infrastructure).

La DGITM avait justifié la faible performance de 2018 par les intempéries de janvier-février 2018 et par la difficulté à assurer la maintenance du matériel roulant durant le mouvement de grève du printemps. L'année 2019 ne témoigne pas d'une amélioration. En effet, l'amélioration de la situation constatée sur les lignes d'aménagement du territoire dont le matériel roulant a été renouvelé en 2018 et 2019, est compensée par une dégradation progressive de la situation sur les autres lignes du fait de l'ancienneté du matériel roulant, en particulier sur les lignes structurantes (2,1% sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse).

Une cible en amélioration est visée, avec le même motif de mise en service de nouveaux matériels.

Indicateur 4.5 : nombre de trains en grand retard

En %	Réalisation 2018	Réalisation 2019	Prévision 2020 actualisée	Prévision 2021	Cible 2023
Trains avec retard de plus de 30 mn	6	5,56	7,7	7,7	7,7

Note : comme précédemment, L'indicateur « nombre de trains en grand retard » (>30 minutes) correspond désormais au rapport entre le nombre de trains en grand retard au terminus (c'est-à-dire avec un retard supérieur à 30 minutes) et le nombre total de trains ayant circulé sur l'année. Il ne se limite plus aux grands retards liés aux défaillances de matériel roulant, ce qui constitue une nette amélioration.

Les années 2018 et 2019 font apparaître d'assez mauvais résultats, trois fois supérieurs aux annulations liées aux seules défaillances des matériels roulants, avec des écarts significatifs en 2019 entre ligne (16,0% de grands retards sur la ligne Bordeaux-Marseille, 2% seulement sur la ligne Clermont-Saint-Martin-Sail-les-Bains).

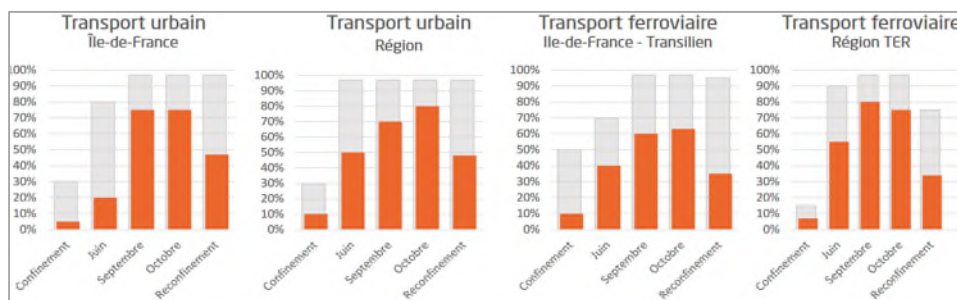
La Cour relève que l'objectif cible 2023 des trains en grand retard correspond à une stabilité par rapport aux exercices précédents, à périmètre conventionné comparable (compte tenu des transferts des lignes plus performantes intervenus depuis).

Enfin, un double dispositif d'incitation à la qualité du service et de rémunération du risque commercial de l'exploitant a été mis en place à partir de 2020. Les estimations des boni et mali pour 2020 s'établissent à 7,3 M€ et 7,5 M€ (soit un impact global pour l'Etat de 0,2 M€).

3.2 La question du financement d'une éventuelle compensation additionnelle

A l'instar des autres transports ferroviaires et urbains figurés sur le graphique ci-dessous, les offres et fréquentations des TET ont été fortement touchées par la crise sanitaire, avec une baisse de fréquentation moyenne de 35% en 2020. Leur plan de transport était pratiquement nul durant le premier confinement (en particulier en avril). Le retour au plan de transport nominal a seulement été possible à partir de la fin du mois de juin (avec des recettes en été qui sont restées inférieures d'un quart environ à celles de 2019). Ils ont connu une baisse importante de leur fréquentation sur le reste de l'année, en particulier durant le second confinement.

Graphique n° 4 : Offres et fréquentations des transports urbains et ferroviaires du confinement de mars 2020 à novembre 2020



Source : observatoire de la mobilité, données SNCF, RATP, banque des territoires

La convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) 2016-2020 traite les circonstances et pertes exceptionnelles, principalement aux articles 3.2.4 (Force majeure et événements assimilés) et 8.1 (Modification de la Convention). Les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire paraissent relever des événements listés parmi les cas de force majeure de la convention au titre des « décisions d'autorités civiles ou militaires ». Et il est prévu que « la survenance de ces cas soustrait l'exploitant à toute sanction ou responsabilité, quelle qu'en soit la nature ». Par ailleurs, au-delà d'une durée de six mois ou en cas d'affection récurrente d'une desserte, chaque partie peut demander l'application des dispositions de l'article 8.1, qui prévoit un examen des « moyens d'adapter la convention afin de neutraliser les conséquences de ces évolutions sur l'équilibre financier de la convention » et des mesures financières qui, si elles sont nécessaires, interviennent dans un délai de six mois au plus après cet examen et sont réglées par voie de compensation additionnelle.

Dans ce cadre, la SNCF a donc demandé, par courrier en date du 10 novembre 2020, une compensation additionnelle au titre des impacts de la crise sanitaire sur l'année 2020, d'un montant d'environ 48 M€, pour lequel les discussions se poursuivent avec l'autorité organisatrice. SNCF a estimé ce montant à partir des pertes de recettes (environ 106 M€) qui n'ont pas été compensées par des économies de charges sur la même période (soit environ 58 M€, du fait notamment de la baisse des péages d'infrastructure pour les périodes non circulées, de la mise en place du dispositif de chômage partiel, et de la baisse des coûts de distribution en lien avec la baisse des ventes).

Par ailleurs, cette compensation additionnelle est attachée à la période conventionnelle 2016-2020 maintenant échue. Il existe un projet de prolonger cette convention pour l'année 2021 (dans ce cas, la nouvelle convention débiterait en 2022). Or, pour mémoire, les reports de crédits de 2020 à 2021 ne permettent pas de couvrir le montant de la compensation additionnelle demandée. Et les crédits budgétaires, tels qu'ils apparaissent dans le projet annuel de performance pour 2021 du programme 203 sont similaires à ceux de 2020 (tels que modifiés par l'avenant N°3 signé le 17 février 2020), soit 220,2 M€. Les autorisations d'engagement 2021 de la LFI 2021 ne seraient donc pas suffisantes pour couvrir cette éventuelle compensation additionnelle, qui serait due sous six mois dans le cadre de la crise sanitaire.

**Annexe n° 1 : Liste des publications récentes de la Cour
des comptes en lien avec les politiques publiques
concernées par la NEB**

Contrôle des comptes et de la gestion de l'EPIC SNCF Réseau (2018)

Gestion des ressources humaines du groupe public SNCF (2019)

Contrôle des comptes et de la gestion de l'entité du groupe SNCF « Gares
et connexions » (2021)

Répercussions de la crise sanitaire sur le transport ferroviaire au niveau
national (au stade de rapport d'observations provisoire à mi-février 2021)

Annexe n° 2 : Suivi des recommandations formulées au titre de l'exécution budgétaire 2019

N°	Recommandation formulée au sein de la note d'exécution budgétaire 2019	Réponse de l'administration	Analyse de la Cour	Appréciation par la Cour du degré de mise en œuvre*
1	Dès le terme de la convention 2016-2020, supprimer le CAS SNTCV	Le compte d'affectation spéciale « service nationaux de transport conventionnés de voyageurs » est clos le premier janvier 2021 (art. 88 de la Loi de finances pour 2021 du 29 décembre 2020)	L'action correspond à la recommandation	Totalement mise en œuvre

* Totalement mise en œuvre, mise en œuvre incomplète, mise en œuvre en cours, non mise en œuvre, refus, devenue sans objet.