



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

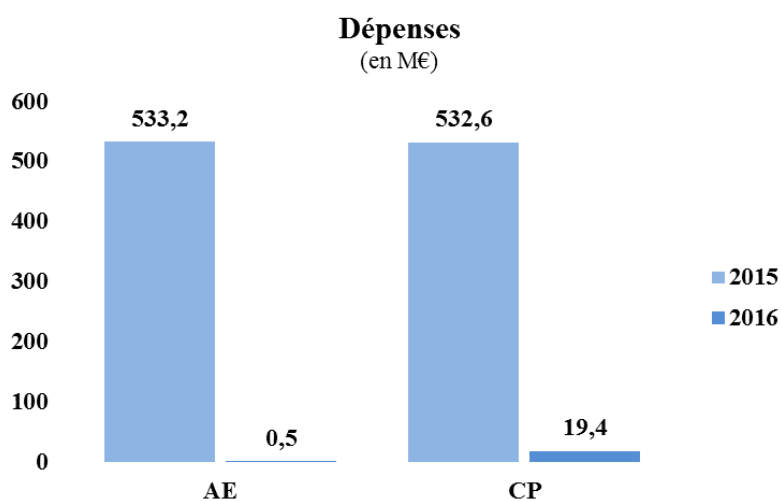
Note d'analyse
de l'exécution budgétaire

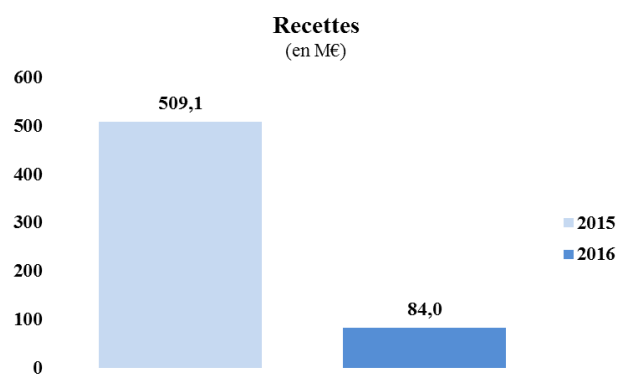
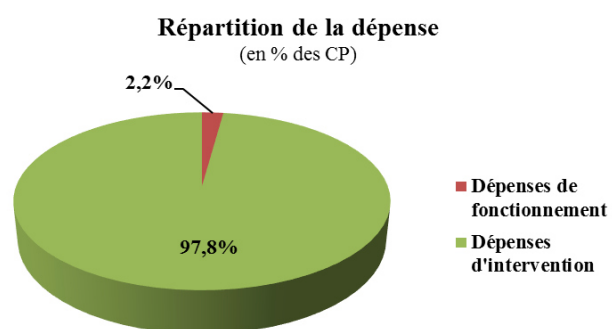
2016

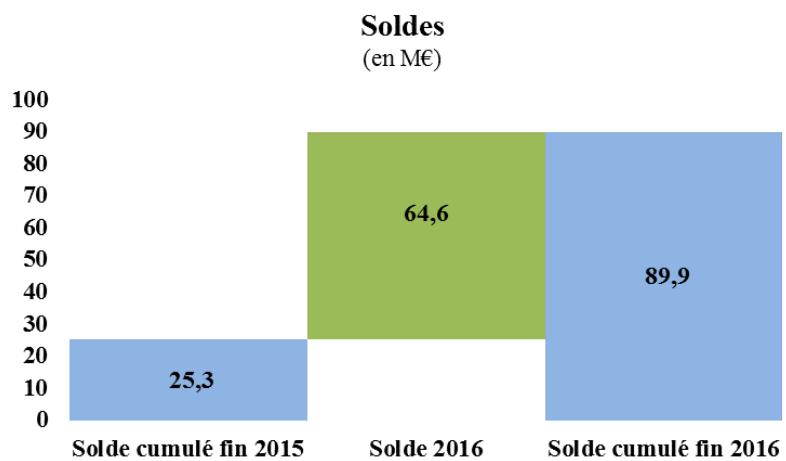
Compte d'affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs »

Programme 785 – Exploitation des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs

Programme 786 – Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs







Synthèse

Les dépenses de 2016 et la gestion des crédits

Le CAS a permis, en 2016, de solder, en août, la facture 2015 par un versement à la SNCF de 19 millions d'euros, qui a repris la provision constituée à cette hauteur en 2015, en l'attente, pour règlement, de la transmission par la SNCF des comptes attestés correspondant au suivi de l'exploitation des trains dits d'équilibre du territoire (TET).

La contribution à ce déficit de l'année 2015, au titre de l'exploitation des TET, s'est donc établie à 333 millions d'euros, le déficit total étant, selon les chiffres de SNCF Mobilités, de 370 millions d'euros.

Aucun versement n'est en revanche intervenu en 2016 au titre du déficit 2016, l'ensemble étant suspendu à la signature d'une nouvelle convention d'exploitation qui vient d'être signée le 27 février dernier, après les travaux de rationalisation de l'offre (rapport Duron, mission du préfet François Philizot), visant d'une part à redimensionner l'offre, et d'autre part, à modifier la répartition de la charge restante entre l'Etat et les régions, le tout sur fond d'aggravation constante, y compris en 2016, du déficit de ces lignes.

Outre le règlement de la facture du solde 2015, le CAS a enregistré la poursuite, en 2016, des frais d'enquête, d'études et de conseil, pour un montant consommé toutefois inférieur à celui de 2015 (respectivement 0,5 million d'euros en 2016 et 0,8 million d'euros en 2015).

Appréciation d'ensemble

L'année 2016 apparaît ainsi comme une année de transition entre deux conventions, l'une arrivée à échéance au 31 décembre 2015 et l'autre, tout juste signée début 2017, portant sur la période allant du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2020, avec prolongation possible jusqu'en 2023 et qui s'appliquera donc rétroactivement à l'année 2016. L'article 6-4.1 de cette convention introduit d'ailleurs des modalités particulières de versement pour 2016 puisqu'il est prévu que l'autorité organisatrice verse

à l'exploitant une somme de 400 millions d'euros pour solde de tout compte.

Le contexte d'incertitude dans lequel évoluait le CAS, relevé en 2015, est donc, au moins en partie, levé, tant du point de vue juridique que, on le verra, du point de vue de la trajectoire financière prévisionnelle annoncée pour la période 2016-2020.

Régularité

L'exécution 2016 du CAS n'appelle pas d'observation particulière en la matière.

Performance

Les indicateurs produits à l'appui du CAS traduisent, en 2015, une dégradation de la performance observée, tant sur ce qu'il est convenu d'appeler le « taux de remplissage » des trains que sur la régularité ou sur le nombre de trains supprimés suite à défaillances du matériel roulant. Pour faire face au vieillissement du parc, l'Etat a d'ailleurs annoncé pour 2016-2020 un effort d'investissement pour la régénération du matériel roulant, auquel s'ajouterait, d'ici 2025, l'acquisition de rames nouvelles sur plusieurs lignes. Ce programme de renouvellement fait l'objet d'une seconde convention, signée également le 27 février 2017, celle-ci entre l'Etat, l'AFIFT et SNCF Mobilités, qui, selon le communiqué, « acte l'acquisition de 30 rames régionales Alstom pour un montant de 360 millions d'euros », ainsi que la prise en charge d'une partie des financements supportés par les régions Normandie, Hauts de France et Centre - Val de Loire pour le renouvellement de matériels roulants à deux niveaux des lignes TET d'intérêt régional que ces régions reprennent.

Soutenabilité budgétaire

Sous le double effet du réajustement de l'offre et de celui des taux appliqués à la TREF et à la TAT, le CAS ne pose pas, en l'état, de problème de soutenabilité budgétaire.

Sommaire

Introduction.....	8
1 Le résultat de 2016 et la gestion des crédits	12
1.1 Le résultat de 2016	12
1.2 La programmation des crédits et l'évaluation des recettes	14
1.3 La gestion des crédits en cours d'exercice	14
2 Les grandes composantes de la dépense	16
3 Régularité, soutenabilité et performance budgétaires.....	17
3.1 La régularité de l'exécution budgétaire	17
3.2 La soutenabilité budgétaire	17
3.3 La démarche de performance	18
4 Les recommandations de la Cour.....	20
4.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2015.....	20
4.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2016.....	20

Introduction

Le compte d'affection spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » repose sur 4 textes constitutifs : celui qui l'a créé (article 65 de la loi de finances pour 2011) et ceux qui l'ont pérennisé depuis lors.

Il est alimenté en recettes par 3 sources :

- le produit de la « contribution de solidarité territoriale » (CST), (article 302bis 2C 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 2016, le produit de la CST a été fixé en LFI à 116 millions d'euros,

- le produit de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF), (article 235ter 2F 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 ou le cas échéant, les nouveaux entrants, puisque seules y sont soumises les entreprises réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 300 millions d'euros.

En 2016, le produit attendu de cette taxe en LFI était de 200 millions d'euros,

- 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, fixé à 19 millions d'euros en LFI 2016, a été modifié par la LFR 2016, qui a porté la somme attendue à ce titre à 84 millions d'euros.

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 respectivement en LFI 2016 de 216,2 millions d'euros et de 0,8 million d'euros, 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 (117,8 millions d'euros en LFI 2016) et des frais d'enquête, d'études et de conseils relatifs à ce matériel roulant (0,2 million d'euros en LFI 2016).

La LFI 2016 fixait au total à 334 millions d'euros la contribution prévisionnelle de l'Etat à la compensation, déficit supporté par la SNCF au titre des TET, à quoi s'ajoute un million d'euros de frais d'études et d'assistance, contre 309 millions d'euros en LFI 2015, soit une hausse prévisionnelle de 8,1 %.

*

La précédente NEB relevait que la gestion de ces TET n'était plus encadrée par une convention d'exploitation depuis le 1^{er} janvier 2016, la précédente convention d'exploitation du 13 décembre 2010, convention triennale, prolongée par deux avenants annuels successifs, étant arrivée à échéance fin 2015.

Le premier fait majeur de l'année 2016 est l'aggravation du déficit des TET. En effet, les recettes commerciales issues de leur exploitation ont fortement baissé, sous l'effet de plusieurs facteurs : la progression du covoiturage, la crise économique et l'impact de la libération des autocars (« cars Macron »).

C'est pour y faire face que le Gouvernement a décidé de porter en LFR les recettes du CAS au titre de 2016 à 400 millions d'euros, au lieu des 335 prévus en LFI.

Le second fait majeur de l'exercice 2016 concernant le fonctionnement de ce CAS est l'élaboration d'une nouvelle convention entre l'Etat et la SNCF, visant à établir une trajectoire financière prévisionnelle soutenable entre 2016 et 2020.

Cette nouvelle convention, soumise au conseil d'administration de SNCF Mobilités le 16 décembre 2016 et signée le 27 février 2017, vise à traduire financièrement les conséquences de la restructuration de l'offre des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), suite au rapport de la commission Duron, qui a permis la suppression de plusieurs lignes de nuit et a débouché sur l'accord des régions pour reprendre les lignes TET d'intérêt local.

Parallèlement, elle prend en considération l'audit des comptes de l'activité intercités de SNCF Mobilités par l'Inspection générale des Finances et le Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable. Le rapport, déposé en juin 2016, constatait la baisse continue des produits d'exploitation sur la période 2011-2015, appelant à la mise en place de « mécanismes de financement plus vertueux, responsabilisant davantage les acteurs ».

L'ensemble de ces travaux vise à ajuster l'offre et à réduire le niveau du déficit prévisionnel des TET sur la période 2016-2020.

Sur ces bases nouvelles, le montant de la compensation qui sera versée à l'exploitant ferroviaire au titre de 2016 s'élève à 400 M€ (source DGITM).

Les trains intercités correspondaient en 2015 à près de 33 millions de trains/kms (32,938) répartis sur quatre grandes régions (au sens ferroviaire) : la Normandie, Paris-Centre-Sud, Nord-Est, Atlantique-Méditerranée et 6 liaisons de nuit.

Au terme des discussions entre l'Etat et les Régions :

- 6 lignes restent sous la seule autorité de l'Etat :
 - l'Etat reste l'autorité organisatrice de trois lignes de longue distance, qualifiées de structurantes à l'échelle du territoire national : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille,
 - compte tenu de « leurs spécificités au titre de l'aménagement du territoire », le Gouvernement a décidé de maintenir trois autres lignes sous l'autorité de l'Etat : Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye, Nantes-Lyon.
- 18 lignes sont en revanche reprises par les régions :
 - des accords de principe entre l'Etat et les Régions prévoyant la reprise par ces dernières des lignes TET dites désormais d'intérêt régional, sont intervenus à la fin de l'année 2016 (cf. annexe 1). Ils doivent toutefois encore se matérialiser sous la forme de protocoles d'accord actuellement en cours de finalisation ou de signature.

Ils s'accompagnent d'un engagement de l'Etat à financer une partie du renouvellement du matériel roulant des lignes concernées, ainsi que, à partir des recettes du CAS TET, à verser une contribution forfaitaire à la couverture des déficits d'exploitation.

1 Le résultat de 2016 et la gestion des crédits

1.1 Le résultat de 2016

Tableau n°1 : Exécution 2016

En M€	Programme 785		Programme 786		Total mission	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
LFI	217	217	118	118	335	335
LFR	65	65	-	-	65	65
Total des mouvements de crédits	84,1	103,4			84,1	103,4
dont :						
<i>Reports (arrêté du 18 mars 2016)</i>	0,1	19,4	-	-	0,1	19,4
<i>Virements</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Transferts</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Décret d'avance</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Répartition dépenses accidentelles</i>	-	-	-	-	-	-
<i>annulations</i>	-	-	-	-	-	-
Fonds de concours	-	-	-	-	-	-
Total des crédits disponibles	84,1	103,4	118	118	84,1	103,4
Crédits consommés	0,5	19,4	0	0	0,5	19,4

Source :DGITM

Le tableau d'exécution des crédits fait apparaître, au titre de l'année 2016, une faible consommation des crédits, tant en AE qu'en CP : respectivement 505 995 euros pour 84 109 529 euros de crédits disponibles en AE, soit 0,6 % et 19.418.869 euros sur 103 413 519 de crédits disponibles en CP, soit 18,77 %.

Selon la DGITM, les consommations de crédits se sont en effet limitées en 2016 aux études et prestations de conseil financier, juridique et technique, au profit de l'autorité organisatrice, ainsi qu'au paiement du solde de la facture relative à l'exploitation des TET en 2015 (19 millions d'euros), conformément aux modalités conventionnelles relatives à l'année 2015.

Le montant de ces études a augmenté en 2016, en cohérence avec la volonté de l'Etat de faire de l'autorité organisatrice des TET une autorité « de plein exercice », à l'image des autorités organisatrices régionales, en élargissant ses capacités d'expertises, notamment sur l'offre de transport.

En revanche, la compensation versée à l'exploitant pour 2016 n'a finalement pas fait l'objet d'une décision attributive de subvention et de versement, à la différence des années précédentes, la signature de la convention 2016-2020 valant engagement de la compensation de 400 millions d'euros due par l'Etat à SNCF Mobilités au titre de l'exercice 2016.

Au titre des recettes de l'exercice, le CAS a disposé en AE d'un peu plus de 84 millions d'euros, alimentés par la fraction de la taxe d'aménagement du territoire qui le concerne, complétée à hauteur de 109 529 euros, correspondant à des reports (arrêté du 18 mars 2016) liés à un solde positif des crédits consacrés aux études, dont la consommation a été inférieure à la prévision de 2015.

Il est à noter que les recettes constatées au titre de la fraction de la taxe d'aménagement du territoire ont été supérieures de 65 millions d'euros à la prévision inscrite en LFI.

En revanche, les deux autres recettes inscrites en LFI – au titre de la contribution de solidarité territoriale (CST) et de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) – ont été perçues et reversées à SNCF Mobilités seulement début 2017, sur la base d'un taux permettant d'atteindre le produit attendu, réajusté en LFR, soit 2,06805 % pour la CST, générant une recette de 90 millions d'euros, et de 9,613 % pour la TREF, correspondant à une recette de 226 millions d'euros. Il en est de même du produit de la TAT 2016 versé à SNCF Mobilités en 2017, lequel a toutefois été perçu en 2016.

La LFR 2016 a en effet rééquilibré, à total constant attendu de ces deux recettes, le poids du produit provenant respectivement de la CST et de la TREF, en alourdissant de 26 millions d'euros la part TREF, dont le produit est passé de 200 à 226 millions d'euros, grâce à un relèvement du plafond permis par la LFR de décembre 2016.

Symétriquement, le produit de la CST a été ramené de 116 millions d'euros, initialement prévu, à 90 millions d'euros, « pour éviter de pénaliser l'équilibre économique du TGV sur lequel est prélevé la CST ».

Cette tendance est conforme à celle qui avait été observée en 2015 et tire les conséquences, pour les modes de financement du CAS, de la moindre rentabilité observée des TGV.

1.2 La programmation des crédits et l'évaluation des recettes

En 2016, la LFI avait prévu de faire passer l'enveloppe initiale prévue pour couvrir le déficit de la SNCF à 335 millions d'euros. Ce chiffre apparaissait plutôt sous-estimé, comme le relevait la note de l'an passé, puisque, parallèlement à cette prévision, le secrétaire d'Etat aux Transports avait évoqué oralement un déficit supérieur à 400 millions d'euros.

La programmation des crédits a souffert de l'absence de cadre contractuel, cette période ayant été cependant utilisée pour recalibrer l'offre de transport constituée par les TET et pour mettre au point de nouvelles règles de répartition de leur charge entre l'Etat et les régions.

1.3 La gestion des crédits en cours d'exercice

L'année 2016 est d'abord caractérisée par le fait que, faute de convention, aucun versement n'a été effectué à la SNCF au titre de 2016. Le programme 786, alimenté par la TREF, n'a connu aucune activité en 2016.

Le règlement du solde 2015, pour l'exploitation des TET, est intervenu en août, à hauteur de 19 millions d'euros. La compensation pour 2015 s'est établie au total à 333 157 625 euros, compte tenu de l'acompte déjà versé.

En dehors de ce versement, les seules dépenses enregistrées en 2016 sur le compte concernent les dépenses d'études à caractère juridique, financier ou technique, à hauteur de

418 869 euros en CP, et de 505 995 euros en AE, dont 250 560 euros au titre des dépenses engagées en AE en 2015.

Tableau n°2 : Gestion infraannuelle des crédits 2016

En euros	Date	En millions d'euros			
		Recettes 2016 en AE	Recettes 2016 en CP	Dépenses 2016 en AE	Dépenses 2016 en CP
Perception fraction TAT	Février 2016	19	19		
Report de crédits (arrêté du 18/03/2016)	Mars 2016	0,1	19,4		
Prestations de conseil juridique, financier ou technique	Avril à novembre 2016			0,5	0,4
Païement du solde de la compensation 2015	Août 2016			0	19
Fraction de TAT supplémentaire (LFR)	Décembre 2016	65	65		
Total		84,1	103,4	0,5	19,4

source DGITM

2 Les grandes composantes de la dépense

L'année 2016 a vu se poursuivre la montée en puissance des crédits d'enquête, d'études et de conseil, dont le montant en LFI est passé en AE à 1 million d'euros en 2016. Cette enveloppe qui, au demeurant, n'a pas été consommée dans sa totalité en 2016, est désormais portée sur le seul programme 785, selon la DGITM « par facilité d'exécution et de suivi comptable des marchés passés ».

A ce titre, un conseil technique et financier a été recruté à l'été 2016, dans le cadre d'un marché à bons de commande sous forme d'un marché annuel reconductible trois fois. Ces choix sont conformes aux souhaits émis par la Cour dans son rapport particulier de 2014, invitant l'Etat à renforcer sa capacité d'expertise sur les trains d'équilibre de territoire.

La DGITM précise que les montants non utilisés sur ces crédits d'études ont vocation à être utilisés les années suivantes, « soit au titre des compensations à verser à SNCF Mobilités, soit au titre des études à engager ».

3 Régularité, soutenabilité et performance budgétaires

3.1 La régularité de l'exécution budgétaire

Le report, en 2017, de l'intégralité de la charge correspondant au financement de la contribution de l'Etat au déficit des TET pour 2016, à hauteur de 400 millions d'euros, du fait des retards dans la signature de la convention 2016-2020, annoncée pour novembre 2016, mais signée seulement le 27 février 2017, a conduit la Cour à s'interroger sur cet élément susceptible d'affecter la sincérité du solde budgétaire de l'Etat en 2016 et d'aggraver le solde du budget 2017 par le règlement, la même année, des sommes dues par l'Etat à la fois au titre de 2016 et à celui de 2017. La Cour a pris note des précisions apportées sur ces points, tant par le CBCM que par la DGITM.

Il ressort des précisions apportées que le report de charges en question ne semble pas devoir affecter la sincérité budgétaire en 2016 dès lors que l'essentiel des recettes du CAS (contribution de solidarité territoriale et taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires) a été perçu en février 2017 et comptabilisé sur cet exercice, de même que le versement à SNCF Mobilités de la subvention pour les trains Intercités au titre de 2016. En revanche, la taxe d'aménagement du territoire (TAT) versée par les sociétés d'autoroutes a bien été perçue et comptabilisée en 2016.

3.2 La soutenabilité budgétaire

la soutenabilité budgétaire devra désormais être appréciée dans le cadre et à la lumière de la nouvelle convention d'exploitation annoncée entre l'Etat et SNCF Mobilités.

Le vrai test de soutenabilité budgétaire du CAS serait en outre lié à l'ouverture des trains voyageurs à la concurrence, dans la perspective de laquelle il a été théoriquement conçu. En l'attente de ce développement, l'interrogation de la Cour sur l'intérêt même de ce CAS demeure.

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°3 : la trajectoire financière prévisionnelle pour les TET
sur 2016-2020**

En millions d'euros	2016	2017	2018	2019	2020	2016-2020
Compensation conventionnelle prévisionnelle (pour l'exploitation)	400	351	330,7	299,3	286,5	1667,5

Source DGITM

La convention prévoit toutefois 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 devront, selon la DGITM, être Tableau n°1 : Exécution 2016

mises à jour, notamment pour tenir compte de la réalité des accords qui auront été 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 devraient finalement être retenues dans les accords conclus entre l'Etat et les régions sont susceptibles, selon la même source, d'être différentes. Il conviendra donc de surveiller particulièrement le contenu des conventions à venir (« conventions gigognes » entre l'Etat, les régions et SNCF Mobilités).

3.3 La démarche de performance

Au vu de la convention SNCF Mobilités / Etat au titre des TET, la SNCF produit 5 indicateurs de performance relatifs, pour deux d'entre eux, à la qualité du service rendu, pour deux autres, à la contribution à l'exploitation et, enfin, au « taux de remplissage ».

Tous ont connu en 2015 une évolution défavorable : baisse sensible du taux de remplissage des trains (33 % au lieu de 36 %), hausse du nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant (0,36 % en 2015 au lieu de 0,28 % en 2014) et léger recul de la régularité, tant, très légèrement, diurne (89,4 % contre 89,5 % en 2014), que nocturne (89,3 % au lieu de 89,8 % en 2014), même si, dans les deux cas, les résultats restent supérieurs à l'objectif fixé qui est de 88 %.

Les indicateurs de performance 2016 n'étaient pas disponibles à la date de rédaction du rapport, leur confection étant subordonnée à la transmission par l'exploitant des données nécessaires, lesquelles devront désormais, selon la nouvelle convention, être transmises dans le rapport annuel d'activité, au plus tard au 31 mai de l'année N + 1.

En réponse à une question, la DGITM a indiqué qu'il n'avait pas été prévu, dans le cadre des travaux menés en 2016 autour de la convention Etat/SNCF, de faire évoluer ces indicateurs.

4 Les recommandations de la Cour

4.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2015

Néant.

4.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2016

Néant.

Annexe n° 1 : Evolution des lignes TET

Région	Ligne	Date de reprise : 1 ^{er} janvier de l'année...	Investissement de l'Etat pour le matériel	Contribution de fonctionnement
Hauts-de-France	Paris-Amiens-Boulogne	2019	399 M€	15 M€ / an
	Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai			
Grand Est	Hirson-Metz + Reims-Dijon	2017		
	Paris-Troyes-Belfort	2018	277 M€	13 M€ / an
Centre Val-de-Loire	Paris-Montargis-Cosne-Nevers	2018	507 M€ ¹	Dégressif de 49 M€ en 2018 à 24,5 M€ / an à partir de 2022
	Paris-Orléans-Tours			
	Paris-Bourges-Montluçon			
Occitanie *	Clermont-Ferrand-Nîmes	2018	27 M€	4,5 M€ jusqu'en 2022
	Clermont-Ferrand-Béziers **	2017		La moitié du déficit d'exploitation en 2017-2018 (partage du déficit entre l'Etat et la région en 2017 et 2018)
Nouvelle Aquitaine	Bordeaux-Ussel + Bordeaux-Limoges + Bordeaux-La Rochelle	2018	43 M€	6,7 M€ / an en 2018 et 2019, puis 5 M€ / an de 2020 à 2022
Normandie	5 lignes normandes	2020	720 M€***	-

(Source DGITM)

¹ Correction d'une erreur matérielle de la réponse fournie à la Cour le 1^{er} février. Le précédent chiffrage transmis (480 M€) n'intégrait pas les trois rames de type Régiolis qui doivent être remises à la région Centre – Val de Loire, dans le cadre de l'accord en plus des 480 M€ de financements attribués pour, notamment, l'acquisition de rames Bombardier à deux niveaux.

* Accord dont le contenu fait toujours l'objet de négociations avec la région.

** Gestion commune de cette ligne entre l'Etat et la région pour une période de deux ans. Au-delà, une décision sera prise par l'Etat sur l'avenir de la ligne.

*** L'accord prévoit que la région verse 70 M€ à l'AFITF par moitié en 2018 et 2019 au titre du déficit des lignes normandes de ces deux années