



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Direction des services de transports

Sous-direction des transports ferroviaires
et collectifs et des déplacements urbains

Mission autorité organisatrice des trains
d'équilibre du territoire

Rapport d'exécution de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire

Année 2019

Rapport d'exécution

de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire

Année 2019

Le règlement européen (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP (obligations de service public), est entré en vigueur le 3 décembre 2009 et a été révisé par le règlement (UE) n°2016/2338 du 14 décembre 2016 concernant l'ouverture des marchés des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Ce règlement prévoit l'octroi d'une compensation financière aux opérateurs de service public en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public. À compter de 2011, la continuité d'exploitation des trains d'équilibre du territoire, permise par la compensation par l'État du déficit d'exploitation, a impliqué la mise en place d'une contractualisation entre l'État et la SNCF définissant les obligations de service public et les compensations éventuelles.

Le 27 février 2017, l'État et SNCF Mobilités ont signé une nouvelle convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) pour les années 2016 à 2020. Celle-ci définit les obligations de service public que SNCF Mobilités, en tant qu'exploitant, doit assurer pour l'ensemble des trains d'équilibre du territoire, en matière notamment de desserte des gares, de fréquence, de qualité de service, de maintenance et de régénération du matériel roulant existant. Elle prévoit l'exploitation d'une trentaine de lignes de transport de moyenne et longue distance, répondant à des demandes de déplacement variées, regroupant les trains exploités par SNCF Mobilités sous l'appellation Intercités. La convention encourage à améliorer la qualité de service pour les voyageurs quotidiens des TET, et prévoit une compensation annuelle en contrepartie des coûts supportés.

L'article 7 du règlement précité demande la production par l'autorité compétente d'un rapport annuel sur les obligations de service public. C'est l'objet du présent rapport qui comporte 5 parties.

Il expose en premier lieu le contexte de l'année 2019 pour les TET, puis les obligations de service public attribuées exclusivement à SNCF Mobilités, détaille ensuite les modalités du versement de la compensation financière d'exploitation puis les investissements réalisés en matière de matériel roulant, avant de dresser le bilan pour l'année 2019 de la qualité et de l'efficacité de l'offre conventionnée réalisée.

SOMMAIRE

Sommaire	3
I. Un nouveau conventionnement depuis l'année 2016	4
a. La convention d'exploitation 2016-2020	4
b. La reprise de certaines lignes par les régions	4
c. Le cas particulier des trains de nuit	5
d. La préparation de l'ouverture à la concurrence des TET	5
II. Les obligations de services publics	7
a. Les obligations de service public sont exclusivement attribuées à SNCF Mobilités	7
b. Les obligations de service public sont définies par la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire	7
c. Les obligations de service associées à l'offre de référence	8
d. La continuité du service	8
e. Les obligations de qualité de service	8
f. Les principales évolutions conventionnelles en 2019	8
III. La compensation octroyée par l'Autorité organisatrice des TET	10
a. La compensation d'exploitation versée au titre de l'exercice 2019	10
b. Les charges d'exploitation	10
c. Les produits d'exploitation	11
IV. Les investissements relatifs au matériel roulant des TET	12
a. Le programme d'investissement prévu dans le cadre de la convention 2016-2020	12
b. Le renouvellement progressif du matériel roulant des lignes TET	12
V. Bilan de la qualité et de l'efficacité de l'offre de service réalisée en 2019	14
a. Bilan sur l'offre TET réalisée en 2019	14
b. Une attention particulière portée à la qualité du service	17
c. Des indicateurs de performance financière pour évaluer l'efficacité de l'offre	19
Annexe 1 : Organisation et fonctionnement de la Mission autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire	23
Annexe 2 : Offre réalisée par ligne	24
Annexe 3 : Ponctualité terminus par ligne	25
Annexe 4 : Fréquentation par ligne	26

I. UN NOUVEAU CONVENTIONNEMENT DEPUIS L'ANNÉE 2016

La précédente convention arrivant à échéance fin 2015, une nouvelle convention a été établie à partir de l'année 2016. Ce travail a été effectué selon la feuille de route du Gouvernement pour l'avenir des TET du 7 juillet 2015.

Ce processus a abouti d'une part à la signature le 27 février 2017 d'une nouvelle convention d'exploitation pour les années 2016 à 2020 entre l'État et SNCF Mobilités, d'autre part à la conclusion de six accords avec six régions différentes pour la reprise de lignes TET correspondant à une offre plutôt régionale que nationale.

a. La convention d'exploitation 2016-2020

Cette convention tient compte des différentes mesures engagées par l'État, sur la base des préconisations de la commission « TET d'avenir » présidée par Philippe Duron, et les résultats des négociations engagées avec les régions entre 2015 et 2017, conduisant plusieurs d'entre elles à devenir autorités organisatrices de lignes aujourd'hui TET. Elle tient également compte des préconisations de l'audit que le précédent Gouvernement avait confié à l'inspection générale des finances et au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dont le contenu a été rendu public en juillet 2016, en vue d'améliorer l'efficacité économique des TET. Les efforts de l'opérateur en matière de productivité, de transparence et de dynamisme commercial y sont également inscrits. Elle intègre donc les progrès attendus de la part de l'opérateur, tant en termes de qualité du service que de redressement de l'équilibre économique.

Cette convention a par ailleurs fait l'objet de deux avenants, respectivement signés le 2 août 2018 et le 1^{er} février 2019.

Le premier avenant porte sur l'engagement et le versement à SNCF Mobilités d'une compensation additionnelle forfaitaire de 6 millions d'euros au titre de l'année 2017, liée d'une part au report de la reprise des lignes Clermont-Béziers (Aubrac) et Clermont-Nîmes (Cévenol) par la Région Occitanie, d'autre part à la poursuite de l'exploitation de la branche Cerbère du train de nuit Paris-Toulouse-Latour de Carol¹.

Le second avenant vise quant à lui à mettre à jour la trajectoire financière de la convention conformément aux travaux de première révision menés par l'État et SNCF Mobilités. Les travaux entrepris ont permis de converger sur une amélioration du déficit prévisionnel des TET de 106,7 M€ sur la période 2017-2020.

b. La reprise de certaines lignes par les régions

L'année 2019 a été marquée par la poursuite des reprises de lignes par les régions, entamée en 2017. Ce sont au total 2 lignes qui ont été reprises par les régions au 1^{er} janvier 2019 : les lignes Paris-Amiens-

¹ Le Cévenol et l'Aubrac, qu'il était initialement prévu de transférer à la région Occitanie en 2017, sont en effet restés dans le périmètre de la convention d'exploitation des TET en 2017. Le Cévenol a été repris au 1^{er} janvier 2018 et l'Aubrac fait l'objet d'une co-gestion avec l'État depuis 2017. En accord avec la région Occitanie, l'État a également demandé à SNCF Mobilités de poursuivre l'exploitation de la branche Cerbère du train de nuit Paris-Toulouse-Latour de Carol au moins jusqu'à la fin de la convention.

Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai par la région Hauts-de-France.

Ce processus de reprise s'est conclu en 2020 par la reprise des lignes Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Granville, Caen-Le Mans-Tours et Paris-Evreux-Serquigny par la région Normandie.

c. Le cas particulier des trains de nuit

Le précédent Gouvernement avait décidé en 2015 d'arrêter progressivement le financement de ces lignes, à l'exception de deux lignes d'aménagement du territoire indispensables en raison de l'absence d'une offre alternative suffisante pour les territoires concernés. Il s'agit des lignes de nuit desservant depuis Paris : Briançon, Rodez et Latour de Carol, que le précédent Gouvernement a décidé de maintenir dans le cadre de la convention d'exploitation conclue avec SNCF Mobilités pour la période 2016-2020.

Le précédent Gouvernement a donc décidé de ne plus financer l'exploitation de ces lignes et, en l'absence de proposition de reprise ou de financement tiers, SNCF Mobilités a en conséquence été amenée à interrompre ces services sur une période s'étalant du 1^{er} octobre 2016 au 12 décembre 2017.

Il est à noter que la région Occitanie a proposé au printemps 2017 au Gouvernement d'ouvrir à nouveau la desserte de nuit Toulouse-Cerbère-Port Bou en participant financièrement à son exploitation. Un accord entre l'État et la région a été trouvé et la desserte, qui était fermée depuis le 10 décembre 2016, est à nouveau en service depuis le 6 juillet 2017 jusqu'au 31 décembre 2020, fin de la convention d'exploitation actuelle. Le service est assuré les vendredis, dimanches et durant les vacances scolaires de la zone C.

Le Gouvernement actuel s'est engagé à poursuivre le conventionnement des deux lignes de nuit existantes Paris-Briançon et Paris-Rodez/Toulouse-Latour-de-Carol/Cerbère au-delà de l'échéance de la convention d'exploitation actuelle signée entre l'État et la SNCF. Cela se matérialise tout d'abord par l'engagement rappelé en septembre 2018, à maintenir ces deux lignes qui ne bénéficient pas d'offres alternatives, et à rénover leur matériel (voir détails dans la partie concernant le matériel roulant).

Dans le cadre des débats parlementaires sur le projet de loi d'orientation des mobilités a émergé la volonté d'un redéploiement de lignes ferroviaires de nuit en France. Un amendement a ainsi été adopté, engageant le Gouvernement à étudier un tel redéploiement.

Plus précisément, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit, dans la priorité n° 2 du rapport annexé, que « *d'ici au 30 juin 2020, l'État étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, en veillant à son articulation avec le programme de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire et en précisant, en particulier, les conditions d'une amélioration de l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour répondre aux besoins de désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes de circulation ainsi que de liaisons nationales et intraeuropéennes et pour réduire l'empreinte écologique. Cette étude est transmise au Parlement* ».

d. La préparation de l'ouverture à la concurrence des TET

La convention d'exploitation TET 2016-2020 s'inscrit également dans un contexte progressif d'ouverture à la concurrence des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.

La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (NPF) permet à l'État de conventionner de gré à gré avec l'opérateur historique pour l'exploitation des lignes TET jusqu'au 25 décembre 2023, jusqu'au terme fixé dans la ou les conventions conclues avec SNCF Voyageurs, et ce pour une durée maximale de dix ans. Au-delà de cette date, et au plus tard à compter du 25 décembre 2033 (dans l'hypothèse d'un conventionnement avec SNCF Voyageurs allant jusqu'à ce terme), l'exploitation d'un service ferroviaire de voyageurs dans le cadre d'un contrat de service public devra être précédé d'une mise en concurrence en application de l'article L.2121-17-1 du code des transports.

Dans cette perspective et par anticipation à cette obligation d'ouvrir à la concurrence toutes les lignes TET à compter du 25 décembre 2033, le Gouvernement a souhaité ouvrir à la concurrence les lignes TET Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux comme le permet d'ores et déjà la loi NPF. C'est la raison pour laquelle, il a fait publier au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) le 14 janvier 2019 un avis de pré-information (2019/S 009-017637) relatif à l'ouverture à la concurrence des lignes TET Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux en application de l'article 7.2 du règlement européen n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route révisé. L'objectif visé est une attribution du contrat dans le courant de l'année 2021.

II. LES OBLIGATIONS DE SERVICES PUBLICS

a. Les obligations de service public sont exclusivement attribuées à SNCF Mobilités

Ainsi que le permet l'article 5.6 du règlement OSP, l'État en tant qu'autorité organisatrice des TET a attribué directement un contrat de service public de transport de voyageurs à SNCF Mobilités, formalisé par la convention TET du 27 février 2017, conclue pour les années 2016 à 2020.

Ce conventionnement répond à l'objectif de garantir l'exploitation des trains d'équilibre du territoire en attribuant une compensation financière à SNCF Mobilités.

Le cahier des charges de SNCF Mobilités a été modifié² en conséquence afin de spécifier que « *les services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs donnant lieu à l'attribution d'une compensation par l'État, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public, font l'objet d'une convention de service public entre l'État et SNCF Mobilités. Conformément aux dispositions de l'article 4 du règlement OSP, la convention définit notamment sa durée, la consistance des services, les conditions de leur exploitation, les modalités de leur financement, y compris pour ce qui concerne le financement du matériel roulant affecté à cette exploitation, ainsi que les principes et les règles de leur tarification. Elle indique les dessertes assurées, la fréquence des circulations, les objectifs de qualité de service et les prestations inhérentes au voyage devant être proposées. Elle précise les catégories des charges liées à la fourniture des services et leurs modalités d'évaluation.* »

b. Les obligations de service public sont définies par la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire

Les obligations de service public sont définies dans la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire du 27 février 2017.

Selon les termes de l'article **1.3** de la convention, l'État définit, avec l'exploitant, les obligations de service public que ce dernier devra assurer pour l'ensemble des trains d'équilibre du territoire, en matière de dessertes des gares, de fréquence, et de maintenance du matériel roulant existant. Le cas échéant, il revient à l'État de faire évoluer la politique de l'offre de transport et de préparer le renouvellement de la convention d'exploitation des TET.

L'annexe 1 de la convention recense les lignes exploitées à l'entrée en vigueur du service annuel (SA) 2019, les principales gares desservies et les temps de parcours de référence. Elle décrit l'offre en vigueur en 2019 dans le cadre de la convention et la politique d'arrêts en précisant pour toutes les lignes le nombre quotidien d'allers-et-retours les jours ouvrables, le nombre quotidien d'allers-et-retours en pointe hebdomadaire, le nombre hebdomadaire d'allers-et-retours sur une semaine classique, le nombre hebdomadaire d'arrêts dans les gares de la ligne et les spécificités de la ligne ainsi que les perspectives d'évolution des dessertes durant la convention. Selon l'article **2.2.1** de la convention d'exploitation des TET, toute modification de la

² Décret n°83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la SNCF modifié par le décret n°2011-914 du 29 juillet 2011, lui-même modifié en 2016 par le décret n°2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités.

consistance de l'offre de service définie à l'article **2.1** et aux annexes 1 et 2 de la convention est soumise à la concertation préalable des parties à la convention.

c. [Les obligations de service associées à l'offre de référence](#)

L'offre de service conventionnée est définie à la fois par les plans de transports de chacune des lignes TET qui qualifient l'offre de référence, et par les services associés qui sont objectivés à l'article **3.1** de la convention d'exploitation : distribution des titres de transport et système billettique de l'exploitant (article **3.1.1**), information des voyageurs (article **3.1.2.1**), services en gares et dans les points d'arrêts (article **3.1.3**), services à bord (article **3.1.4**), accompagnement et sûreté des voyageurs (article **3.1.4.3**), accessibilité des personnes à mobilité réduite (article **3.1.5**).

d. [La continuité du service](#)

La convention TET applique les dispositions de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs. Conformément aux dispositions de cette loi, en cas de perturbation prévisible du trafic, telle que définie à l'article **3.2.3.3**, la convention TET prévoit un plan de transport adapté, ainsi qu'un plan d'information des voyageurs décrits à l'annexe 3 de la convention. Dans les cas autres définis à l'article **3.2.4.1**, la convention prévoit que toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact doivent être prises.

e. [Les obligations de qualité de service](#)

L'article **3.3** de la convention d'exploitation prévoit que « *l'exploitant exécute le service conformément aux critères de qualité définis par l'Autorité organisatrice* ». Le bilan de l'exercice 2017 en matière d'offre et de qualité de service offert est détaillé au titre V.

f. [Les principales évolutions conventionnelles en 2019](#)

S'agissant de l'offre de nuit, comme indiqué au titre I, l'exploitation des lignes de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol/Cerbère a été maintenue.

Les modifications suivantes ont par ailleurs été apportées à l'offre de jour conventionnée en 2019 :

- Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai : reprise de la gestion de ces lignes par la région Hauts-de-France à partir du 1^{er} janvier 2019 ;
- Nantes-Lyon : desserte de la gare de Lyon-Vaise au lieu de Lyon-Part Dieu en raison de travaux en gare de Lyon-Part Dieu ;
- Toulouse-Hendaye : suspension du prolongement d'un aller-retour Toulouse-Bayonne à Hendaye en raison de travaux sur la ligne.

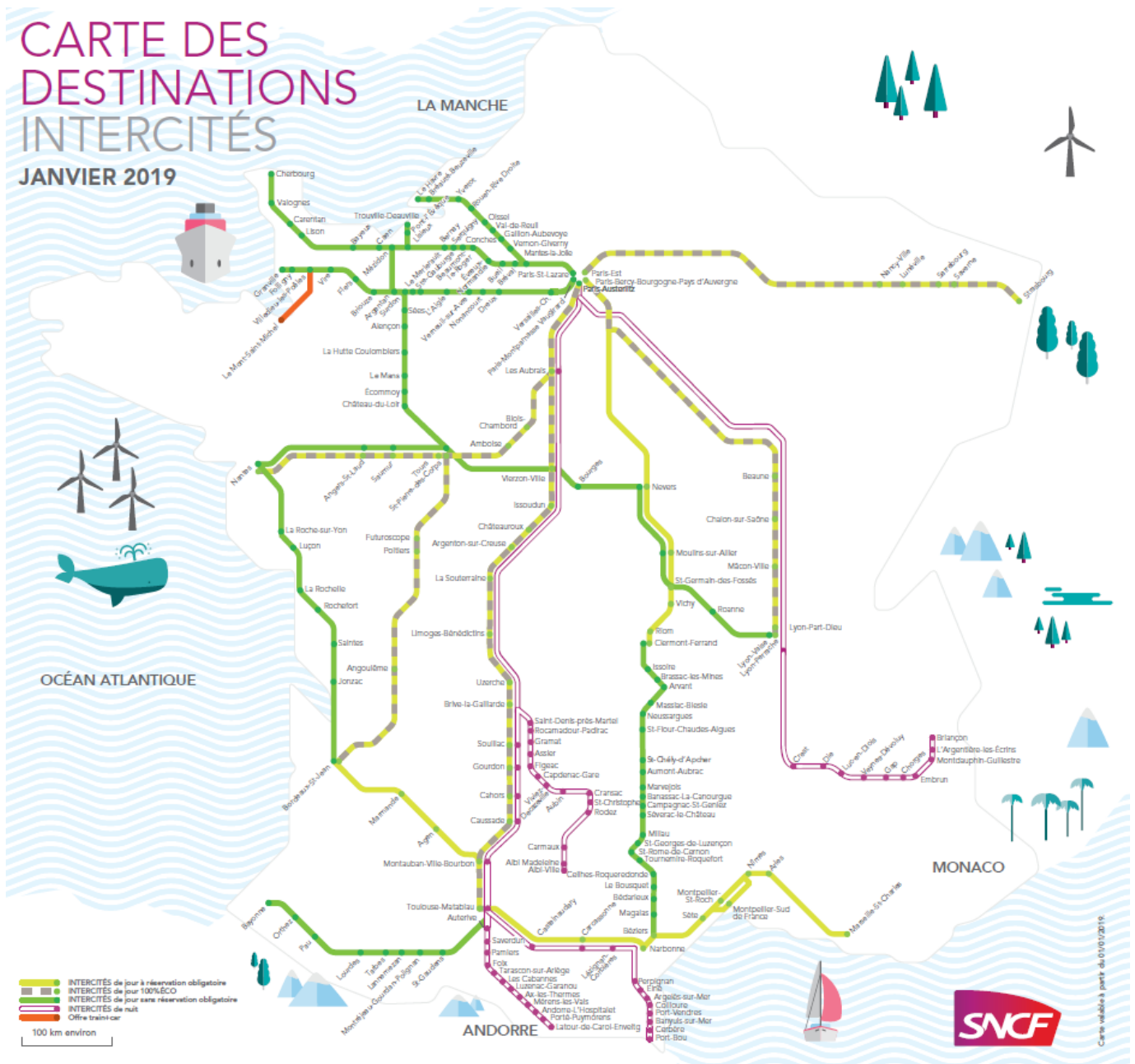


Figure 1 - Carte des dessertes TET de jour et de nuit au service annuel 2019³ (source : SNCF Intercités 2019)

³ Des lignes Intercités non conventionnées par l'État, dites « 100 % Eco », figurent également sur la carte : Paris-Bordeaux, Paris-Strasbourg, Paris-Lyon et Paris-Nantes.

III. LA COMPENSATION OCTROYÉE PAR L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TET

a. La compensation d'exploitation versée au titre de l'exercice 2019

Conformément au règlement européen OSP, la convention d'exploitation signée le 27 février 2017 pour les années 2016 à 2020 entre SNCF Mobilités et l'État prévoit le versement d'une compensation par l'État à SNCF Mobilités en contrepartie de la réalisation effective des obligations de service public définies dans la convention.

Dans le respect de l'article 4.1.b du règlement OSP, la convention d'exploitation fixe les modalités de définition de la contribution financière de l'État pour les années 2016 à 2020.

Le mécanisme de calcul et de versement de la compensation d'exploitation prévu dans la convention d'exploitation est le suivant : versement d'un acompte à la compensation durant l'année N, calculé sur la base du déficit prévisionnel, et versement du solde de la compensation l'année N+1 après contrôle par l'autorité organisatrice des justificatifs relatifs au service réellement exécuté par l'exploitant.

Dans le cadre des travaux de vérification de la facture et des justificatifs associés, l'autorité organisatrice s'assure, conformément à l'article 3.2 du règlement OSP, de l'absence de surcompensation pour cet exercice en s'appuyant notamment sur les différents comptes rendus prévus conventionnellement.

L'instruction par l'État de la facture transmise par SNCF Voyageurs (ex-SNCF Mobilités) est en cours. 242,0 M€ ont déjà été versés en guise d'acompte à cette compensation en novembre 2019. A titre indicatif, le montant de la compensation prévisionnelle pour l'année 2019 fixé dans la convention TET est de 245,0 M€. Le solde de la compensation 2019 devrait être connu et versé au plus tard d'ici le mois de décembre 2020.

Cette compensation est calculée sur la base du déficit de l'activité estimé à partir des charges et produits d'exploitation décrits ci-après.

b. Les charges d'exploitation

Les charges d'exploitation générées par les TET sont de plusieurs natures : charges de circulation des trains, au sol, de maintenance courante des matériels roulants, de structure, de distribution, d'énergie, les prestations spécifiques en gares.

S'y ajoutent les péages d'infrastructure versés à SNCF Réseau, les redevances versées à l'Établissement Public de la Sécurité Ferroviaire (EPSF) et à l'Autorité de régulation des transports (ART), les prestations communes des services en gare, le solde des échanges de matériel roulant, et l'imposition forfaitaire pour les entreprises de réseau (IFER).

Enfin, les loyers des matériels roulants affectés à l'activité TET, décrits à l'article **6.2.1.2.2**, recouvrent les amortissements et frais financiers pour les investissements réalisés par l'exploitant pour la transformation et/ou la modernisation du matériel roulant avant la signature de la convention TET et ceux réalisés depuis la signature et intégrés au programme pluriannuel d'investissement.

c. [Les produits d'exploitation](#)

Les recettes commerciales des TET sont perçues par l'exploitant. En outre, plusieurs compensations tarifaires sont perçues par SNCF Mobilités. Il s'agit des compensations pour tarifs sociaux nationaux, des compensations tarifaires régionales et des compensations versées par l'État dans le cadre de conventions de transport spécifiques.

IV. LES INVESTISSEMENTS RELATIFS AU MATÉRIEL ROULANT DES TET

Le confort et la qualité du service, attentes légitimes des voyageurs, sont au cœur des préoccupations du Gouvernement. Facteurs majeurs de l'attractivité de l'offre ferroviaire, ils sont un avantage compétitif à renforcer.

Grâce aux investissements importants engagés par l'État en faveur du renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire depuis 2013, la moyenne d'âge du parc TET s'est stabilisée à environ 37 ans en 2019. En effet, compensant le vieillissement des rames tractées, l'année 2019 a été marquée par la réception des Coradia sur la ligne Toulouse-Bayonne-Hendaye, portant ainsi la moyenne d'âge des automoteurs à trois ans et demi à fin 2019. Le reste du parc du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire reste ancien, les locomotives ayant à fin 2019 une moyenne d'âge de près de 37 ans pour les locomotives électriques et de plus de 50 ans pour les locomotives thermiques, et les voitures ayant près de 41 ans de moyenne d'âge.

a. Le programme d'investissement prévu dans le cadre de la convention 2016-2020

Afin d'assurer le plan de transport prévu par la convention dans le respect des exigences minimales de qualité, il a été défini dans le cadre de la convention un plan d'investissement pour la réalisation d'opérations nécessaires à la révision, à la transformation et à la modernisation du matériel roulant utilisé actuellement pour l'exploitation des lignes conventionnées.

Ce plan, d'un montant prévisionnel de 98,5 M€ sur la période 2016-2020, dont 10,5 M€ au titre de l'année 2019 (consacrés à hauteur d'environ 8 % pour des opérations de maintenance du parc de locomotives et 92 % pour des opérations de maintenance du parc de voitures de jour et de nuit), poursuit les opérations de régénération du matériel roulant qui ont été engagées dans le cadre de la convention 2011-2015 et au début de la convention 2016-2020. Ces investissements sont plus faibles que le budget qui était prévu, soit 16,5 M€. Cet écart s'explique d'une part par une réalisation d'études inférieure de 1,7 M€ à la prévision, et d'autre part par un nombre d'opérations réalisées sur les voitures et locomotives inférieur de près de 40% au prévisionnel, concernant notamment une baisse importante d'équipement des locomotives avec des lanterneaux et un retard dans le programme d'équipement des voitures Corail en Wifi.

Ces opérations sont destinées à prolonger la durée de vie du matériel roulant et à permettre son maintien en exploitation jusqu'à son renouvellement dans le respect des règles de sécurité, et, pour certaines d'entre elles, à améliorer le confort pour les voyageurs.

Les dépenses relatives à ce programme d'investissement sont couvertes par la compensation conventionnelle d'exploitation versée annuellement à SNCF Mobilités (voir titre III), via la refacturation dans les charges d'exploitation des loyers des matériels roulants affectés à l'activité TET.

b. Le renouvellement progressif du matériel roulant des lignes TET

L'État poursuit parallèlement, au-delà de la convention d'exploitation des TET, le renouvellement du matériel roulant des TET engagé fin 2013, en continuant à investir sur les lignes dont il reste autorité organisatrice de

manière pérenne comme sur les lignes reprises par les régions.

Dans le cadre de la convention de financement de décembre 2013 entre l'État, l'AFITF et SNCF Mobilités, 34 premières rames neuves Coradia Liner bimodes (Alstom) ont ainsi été progressivement mises en service en 2016 et en 2017 sur trois lignes : 19 rames sur Paris-Troyes-Belfort (matériel transféré à la région Grand Est le 1^{er} janvier 2018 lors de la reprise de la ligne) et 15 rames mutualisées entre les lignes Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux.

Ces 34 premières rames ont été complétées par 30 autres rames Coradia Liner (Alstom) destinées essentiellement à des lignes reprises par les régions (Paris-Boulogne, Bordeaux-La Rochelle, Bordeaux-Limoges, Bordeaux-Ussel, Clermont-Ferrand-Nîmes et la desserte de Montluçon) et à la ligne Toulouse-Hendaye. Celles-ci ont été livrées en 2019.

Pour les lignes du grand Bassin parisien (Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Amiens, Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai, Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges, Paris-Nevers), les trois régions Normandie, Hauts-de-France et Centre-Val-de-Loire ont fait le choix du matériel à deux niveaux Bombardier, pour répondre au besoin de capacité sur ces lignes à fort trafic pendulaire. Une convention de financement de 40 rames OMNEO a été conclue à cet effet en novembre 2016 entre l'État, l'AFITF et la Région Normandie. Des conventions similaires ont été conclues en 2018 avec les régions Hauts-de-France (19 rames Regio 2N) et Centre-Val-de-Loire (32 rames OMNEO) pour l'achat respectivement de 19 et 32 rames.

Un appel d'offres spécifique aux lignes TET structurantes Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand avec une tranche optionnelle pouvant être commandée ultérieurement pour la ligne Bordeaux-Toulouse+-Marseille a en outre été lancé fin 2016. Cette procédure s'est achevée en décembre 2019 par l'attribution du marché à l'entreprise CAF. Ces rames, dont la livraison est prévue entre les mois de décembre 2023 et mars 2026, garantiront un haut niveau de confort et de services à bord adaptés aux longues distances (acoustique silencieuse, qualité des sièges, information des voyageurs à bord, vidéosurveillance, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, accueil des vélos, connectivité internet), et une vitesse de 200 km/h adaptées aux trajets et aux caractéristiques de l'infrastructure.

Enfin, l'État a annoncé à la rentrée 2018 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€ environ, contribuant à assurer la pérennité de ces lignes.

V. BILAN DE LA QUALITÉ ET DE L'EFFICACITÉ DE L'OFFRE DE SERVICE RÉALISÉE EN 2019

En sa qualité d'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, l'État veille à la qualité du service offert aux voyageurs à travers notamment le suivi de la réalisation de l'offre et différents indicateurs de qualité de service. Six indicateurs définis pour informer le Parlement permettent également de rendre compte de l'efficacité de la prestation rendue dans le cadre de la convention TET.

a. Bilan sur l'offre TET réalisée en 2019

Conformément aux articles 2.1 et 3.2, l'exploitant détermine le taux de réalisation de l'offre conventionnée en soustrayant à l'offre prévue à J-1 les parcours, exprimés trains x kilomètres (t.km), qui n'ont pu être réalisés en raison d'aléas normaux d'exploitation (desquels sont exclus les perturbations prévisibles du trafic et les cas de force majeure).

Il en résulte un pourcentage de 1,5 % de suppressions décomptées conventionnellement en 2019, inférieur au seuil des 3 % au-delà duquel une pénalité pour non réalisation de l'offre aurait pu être appliquée.

En prenant en compte les circulations effectivement décomptées par le gestionnaire d'infrastructure, la réalisation du plan de transport s'établit à 20,0 Mt.km, soit 98,5 % de l'offre conventionnée. Il est rendu compte de cette offre réalisée par ligne en annexe 2 du présent rapport.

Les suppressions d'offre se décomposent comme suit :

- 67 % de suppressions de trains pour des aléas dits normaux ou des perturbations prévisibles du trafic : mouvements sociaux, problèmes de matériel, d'infrastructures ou de personnel de l'activité, etc.
- 33 % de suppressions en raison de cas de force majeure : agressions de personnes, suicides, trouble de santé des voyageurs, obstacles sur les voies ou encore phénomènes climatiques exceptionnels.

Les principaux événements ayant eu des impacts sur l'offre en 2019

Après une année 2018 fortement perturbée par les mouvements sociaux du printemps entre avril et juin qui ont fortement et durablement désorganisé et perturbé la circulation des trains, l'année 2019 a été de nouveau marquée par des mouvements sociaux au sein du groupe SNCF. D'une part, de nombreux droits de retraits ont été exercés par des agents de la SNCF, notamment entre le 18 et le 24 octobre à la suite d'un heurt sur un passage-à-niveau d'un TER, sans autre personnel à bord que le conducteur, avec un convoi exceptionnel, ayant fait une dizaine de blessés à bord, dont le conducteur du train. D'autre part, après quelques journées isolées (24 septembre et 27 octobre), le mouvement social interprofessionnel contre la réforme gouvernementale des retraites s'est inscrit dans la durée à compter du 5 décembre pour se terminer à la fin du mois de janvier 2020, avec des conséquences très importantes sur la production des trains d'équilibre du territoire.

Durant l'année 2019, les circulations des trains ont également été particulièrement affectées par les causes météorologiques : nombreuses tempêtes en début d'année, automne très pluvieux entraînant diverses inondations, et fortes chaleurs avec deux épisodes caniculaires à la fin des mois de juin et de juillet).

Enfin, les limitations temporaires de vitesse imposées sur le réseau ferré national ont impacté fortement la robustesse des circulations.

Plus particulièrement :

→ *Ligne Paris-Limoges-Toulouse*

La ligne a notamment été affectée par les trois tempêtes Freya (4 mars), Miguel (7 juin) et Amélie (3 novembre).

→ *Ligne Paris-Clermont Ferrand*

La ligne a notamment été affectée par les deux tempêtes Miguel (7 juin) et Amélie (3 novembre), quelques accidents de personnes (6 et 8 août et 10 septembre notamment avec à chaque fois 8 à 9 trains touchés par de grands retards)

Deux trains ont eu un très grand retard durant la période estivale. Le 27 juin, les voyageurs du train 5977 ont subi un retard de près de 12h à cause d'une tentative de suicide en gare de Le Vert-de-Maisons puis d'un défaut d'alimentation électrique à la suite de l'arrachement d'une caténaire au sud de Montargis. Le 25 juillet, les voyageurs du train 5982 ne sont arrivés à Paris que vers 11h le lendemain matin, avec un retard de 14h. Les causes de ce retard sont la chute d'arbres sur les câbles d'alimentation électrique situés au-dessus des voies au nord de Nevers, ayant interrompu les circulations. Un retour d'expérience a été effectué depuis ces événements, pour prendre toutes les mesures permettant d'éviter que de telles situations ne se reproduisent.

→ *Ligne Bordeaux – Marseille*

La ligne a également été affectée par les deux tempêtes. La tempête Miguel (7 juin) a causé la chute d'un arbre sur les voies entre Langon et Bordeaux qui a touché 8 trains dont 6 avec plus de 30 minutes de retard. La tempête Amélie (3 novembre) a touché 13 trains dont 8 avec plus de 30 minutes de retard, ainsi que plusieurs suppressions. La ligne a également subi les conséquences de l'incendie d'un bâtiment à proximité des voies à Fenouillet, entre Toulouse et St-Jory le 20 mars, touchant 101 trains dont 8 avec plus de 30 minutes de retard, et causant 10 suppressions dont 3 sur la totalité du parcours.

Enfin, le 23 octobre, des précipitations météorologiques exceptionnelles sont survenues dans le département de l'Hérault et ont provoqué des dégâts sur le Réseau Ferré entre Narbonne et Béziers et Narbonne, interrompant les circulations jusqu'au 24 novembre.

→ *Ligne Nantes – Bordeaux*

Divers incidents ont engendré de très grands retards parmi lesquels la découverte d'un corps au milieu des voies entre Rochefort et Saintes ayant interrompu les circulations le 2 août, la collision d'un TER avec un véhicule routier à un passage à niveau le 16 mars (3h de retard pour un train), ou encore un accident de personne à Aytré-Plage impliquant un TER le 27 mars (4h de retard pour un train).

Deux aller-retour sur les trois quotidiens ont été limité entre Bordeaux et La-Roche-sur-Yon entre les mois de janvier et mars du fait de travaux au nord de La-Roche-sur-Yon.

→ *Ligne Nantes – Lyon*

Divers incidents ont engendré de très grands retards parmi lesquels le heurt de vaches par un TER entre Roanne et St-Germain-au-Mont-d'Or le 26 mai (5h de retard pour un train), un accident de personne à Bengy le 27 juillet (3h de retard pour un train) ou encore le heurt de portiques d'un passage à niveau à Nérondes par un tracteur (4h30 de retard pour un train, 5h pour un autre).

→ *Ligne Toulouse-Bayonne-Hendaye*

Divers incidents ont engendré de très grands retards parmi lesquels un accident de personne à St-Gaudens le 20 mai impliquant un train de pèlerins (5 trains avec des retards supérieurs à 30 minutes) et la présence d'une personne suicidaire sur les voies à Tarbes ayant interrompu les circulations le 13 août (4h15 de retard pour un train).

Les circulations sur la ligne ont été totalement interrompues entre le 7 janvier et le 29 mars à la suite de travaux entre Muret et Boussens. La poursuite de ces travaux en fin d'année a engendré la suspension des circulations entre Tarbes et Toulouse à partir du 14 octobre.

→ *Ligne Clermont Ferrand-Béziers*

Divers incidents ont engendré de très grands retards parmi lesquels un incendie aux abords des voies entre Le Monastier et Banassac le 25 mars et un problème de fermeture des portes du train le 6 novembre ayant entraîné 1h30 de retard pour ce train.

La ligne a été fermée entre Clermont-Ferrand et St-Chély-d'Apcher du 8 juillet au 30 août en raison de travaux.

→ *Ligne de nuit Paris-Briançon*

Divers incidents ont engendré de très grands retards parmi lesquels une panne de TER la nuit du 22 au 23 avril ayant eu pour conséquence le retard des deux trains dans chaque sens (9h30 et 6h30 de retard) et un problème de traction la nuit du 3 au 4 mai (4h de retard pour un train).

La ligne Valence-Veynes a été coupée entre le 9 septembre et le 24 octobre en raison de travaux.

→ *Ligne de nuit Paris-Occitan*

Quelques problèmes de matériel ont entraîné de grands retards, notamment en période estivale : la nuit du 8 au 9 juillet à cause d'un essieu bloqué (2 trains supprimés et 215 minutes de retard), la nuit du 6 au 7 août à la suite d'un problème d'alimentation électrique dans 5 voitures en gare de Paris-Austerlitz (3 trains en retard avec 311 minutes de retard) et la nuit du 24 au 25 août à la suite d'un problème de frein sur une voiture à Choisy-le-Roi et d'un problème d'indicateur de vitesse sur la patte Brive-Rodez (2 trains supprimés et 3 trains avec des retards supérieurs à 30 minutes)

→ *Lignes normandes*

Les lignes normandes ont notamment été affectées par un accident de personne à Paris-Saint-Lazare le 24 janvier (22 trains touchés dont 16 avec un retard supérieur à 30 minutes), le heurt d'un poteau caténaire par un camion entre Achères et Poissy le 9 mai (30 trains touchés dont 9 avec plus de 30 minutes de retard), et le

dérangement de signalisations aux Mureaux consécutivement à un incendie aux abords des voies à Aubergenville (30 trains touchés sont 29 avec plus de 30 minutes de retard).

Ces lignes ont également été affectées d=par de nombreuses tempêtes : la tempête Gabriel le 30 janvier, la tempête Freya le 4 mars, la tempête Eberhard les 11 et 12 mars et la tempête Miguel le 7 juin ayant causé un défaut d'alimentation électrique entre Vernon et Mantes-la-Jolie (51 trains touchés).

b. Une attention particulière portée à la qualité du service

L'autorité organisatrice veille à l'amélioration de la qualité de service des TET à travers le suivi de la ponctualité des trains, du confort et de l'information des voyageurs. À ces trois thèmes s'ajoute la labellisation par ligne dans le cadre de la démarche « Qualités » interne à SNCF Mobilités. L'appréciation de la qualité de service repose sur des critères pertinents, fiables, objectifs et mesurables, des indicateurs centrés sur la perception de la qualité de service sondée auprès des voyageurs.

Huit indicateurs de qualité de service, assortis d'objectifs annuels, concourent à l'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs.

→ La ponctualité

La ponctualité des trains est évaluée à travers deux indicateurs pour tenir compte de la spécificité des trains de nuit. La ponctualité des trains, définie relation par relation, est mesurée aux termes de l'annexe 7 de la convention TET en fonction d'un objectif global couvrant l'ensemble du périmètre des TET. Le résultat correspond au cumul annuel de la ponctualité à l'arrivée (terminus) à 5 minutes pour les trains de jour et de nuit, mesurée par l'outil Bréhat de SNCF Réseau, toutes causes confondues.

La régularité des trains de jour s'est améliorée en 2019 principalement grâce à une météo plus clémente qu'en 2018 et à un contexte social meilleur (grève perlée en 2018 sur 3 mois ayant durablement et lourdement impacté la production des trains). Près de 68 % des incidents sources des retards enregistrés ne relèvent pas de la responsabilité directe de l'exploitant. Ils sont répartis entre le gestionnaire d'infrastructure (32%), en grande partie à cause de dérangements d'installations, les causes externes (24%) et les autres transporteurs ferroviaires (12%).

Les retards causés par l'exploitant (32% des retards) sont principalement dus aux avaries de matériels roulants notamment pour les plus vieillissants (âgé de plus de 40 ans) qui sont nombreuses : un peu plus de 11% pour l'ensemble des lignes TET de jour.

Ainsi, en 2019, la régularité s'est établie respectivement à 78,8 % (74,5 % en 2018) pour les trains de jour.

La régularité des trains de nuit s'est au contraire légèrement dégradée en 2019 principalement à cause des difficultés de circulation dans le corridor fret sur la voie unique de Livron à Briançon pesant pour beaucoup dans la régularité de la ligne Paris-Briançon, et du non-respect de marche tracée à la suite de problèmes de locomotives en partie. La régularité s'est ainsi établie en 2019 à 78,9 % (77,5 % en 2018) pour les trains de nuit.

Les services effectués sont en deçà des objectifs conventionnels imposés à l'opérateur ferroviaire pour ce qui

concerne le service de jour, mais au deçà pour ce qui est des services de nuit.

	Objectif 2019	Résultats 2019
Ponctualité terminus à 10 min (trains de jour)	88 %	85,6 %
Ponctualité terminus à 15 min (trains de nuit)	87 %	89,0 %

Source : SNCF Intercités 2019

Il est rendu compte de la ponctualité des différentes lignes en annexe 3 du présent rapport.

Des démarches d'amélioration de la régularité sont en œuvre :

- La mise en place de nouvelles règles d'exploitation sur la ligne Bordeaux-Marseille afin de renforcer la régularité de la ligne, dont la mise en œuvre a été effectuée courant décembre et dont les bénéfices sont attendus pour l'année 2019 ;
- La poursuite de la démarche robustesse POLT, commune à SNCF Mobilité et SNCF Réseau avec la mise en place des actions suivantes : réduction des mouvements techniques en gare de Paris-Austerlitz, intégration de la voie réelle de départ dans certaines gares ayant des voies « lentes », amélioration de la prévention des aléas climatiques, amélioration de la qualité des informations fournis aux agents de conduite, etc. ;
- La poursuite de la modernisation du parc de matériel roulant : lancement du projet de rénovation des trains de nuit, mise en place de la Wifi sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse, amélioration de la sécurité, de la qualité et de la fiabilité des locomotives (diminution des dégagements de fumées sur le parc Corail, réduction de l'encrassement des bogies, etc.) ;
- La mise en place d'un programme H00 afin d'améliorer la robustesse de la production des trains en gare origine, ayant conduit à faire progresser cette ponctualité origine de 6 points entre 2018 et 2019 ;
- La mise en service des rames Coradia Liner sur la ligne Toulouse-Bayonne à partir du 29 avril 2019 s'est globalement bien déroulée, dans problème de déverminage particulier.

→ *Le confort voyageur*

Le confort des voyageurs à bord des trains est évalué à l'aune de quatre indicateurs : le confort global, la propreté du train, la propreté des toilettes et les produits de restauration.

Sur la globalité de leur voyage de jour, les voyageurs ont été de façon générale davantage satisfaits en 2019 par rapport à l'année précédente (+4 points par rapport à 2018). C'est également le cas concernant la propreté des trains (+5 points), les produits de restauration proposés à bord (+1 point). Néanmoins, le taux de satisfaction des voyageurs concernant la propreté des toilettes s'est lourdement dégradée (-13 points).

Pour ce qui concerne les trains de nuit, la satisfaction globale des voyageurs est stable par rapport à l'année 2018. En revanche, les voyageurs ont été très légèrement satisfaits de la propreté du train (-2 points) et des toilettes (-1 point).

Pour 2019, ces taux sont au-dessus des objectifs conventionnels, excepté le taux de satisfaction des voyageurs sur la propreté des toilettes des trains de jour.

	Objectif 2019	Résultats 2019	
		Trains de jour	Trains de nuit
Taux de satisfaction voyageur sur la globalité du voyage	80 %	86 %	86 %
Taux de satisfaction voyageur sur la propreté du train	80 %	82 %	90 %
Taux de satisfaction voyageur sur la propreté des toilettes	65 %	52 %	74 %
Taux de satisfaction voyageur sur les produits de restauration à bord	85 %	95 %	-

Source : SNCF Intercités 2019

→ [L'information des voyageurs](#)

Mesurée en fonction d'un objectif global couvrant l'ensemble du périmètre TET, l'information des voyageurs à bord des trains est évaluée à l'aune de deux indicateurs : l'information en situation normale et l'information en situation perturbée.

En 2019, pour les lignes de jour, le taux de satisfaction voyageur pour l'information reçue en situation normale a atteint 94 %. Il est plus élevé qu'en 2018 où il atteignait 91%. En situation perturbée, le taux de satisfaction pour l'information reçue a également augmenté, passant de 54 % en 2018 à 64% en 2019.

Pour les lignes de nuit, le taux de satisfaction voyageur pour l'information reçue en situation normale a atteint 90 %, soit le même niveau qu'en 2018. En situation perturbée, le taux de satisfaction pour l'information reçue a augmenté, passant de 66 % en 2018 à 70% en 2019.

Pour 2019, ces taux sont au-dessus des objectifs conventionnels.

Taux de satisfaction voyageur sur l'information reçue :	Objectif 2019	Résultats 2019	
		Trains de jour	Trains de nuit
→ situation normale	87 %	94 %	90 %
→ situation perturbée	60 %	64 %	70 %

Source : SNCF Intercités 2019

c. [Des indicateurs de performance financière pour évaluer l'efficacité de l'offre](#)

Du fait du financement de la contribution financière de l'État par le compte d'affectation spéciale (CAS) « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », le Parlement peut veiller chaque année à la bonne utilisation des fonds publics. De même, le CAS est contrôlé annuellement par la Cour des Comptes qui produit une note d'exécution budgétaire intégrée au rapport annuel sur les résultats et la gestion budgétaire.

Six indicateurs de performance financière associés à des objectifs permettent d'apprécier l'efficacité de l'activité des trains d'équilibre du territoire. Les données ci-après sont issues du rapport annuel de performances (RAP) annexé au projet de loi de règlement pour 2020.

- Les indicateurs de la **contribution à l'exploitation rapportée aux véhicules-kilomètres** et de la **contribution du matériel roulant rapportée aux véhicules-kilomètres** visent à apprécier l'amélioration de l'efficacité économique des TET :

	Unité	2018	2019
Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres	€ / véhicules-km	9,60	8,6
Contribution au matériel roulant rapportée aux trains-kilomètres	€ / véhicules-km	3,80	3,6

Source des données : *Projet de rapport annuel de performance (RAP) 2019*

La contribution à l'exploitation a été calculée à partir de 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, etc.) et la somme des produits conventionnels (produits du trafic et compensations tarifaires). Elle est rapportée à l'offre réalisée, exprimée en trains-kilomètres, et s'élève à 8,6 €/trains.km en 2019, soit un niveau proche de la valeur de l'indicateur calculée pour l'année 2017⁴ (8,8 €/train-km).

Les travaux de seconde révision de la trajectoire financière de la convention ont permis 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), ce qui contribue à la stabilité de cet indicateur malgré le transfert de lignes TET moins déficitaires (par rapport aux lignes TET dont l'Etat reste autorité organisatrice) aux régions entre 2017 et 2019.

La valeur de cet indicateur pour l'année 2019 reste à confirmer sur la base du montant de la compensation qui sera réellement versé à SNCF Voyageurs au titre de l'année 2019

La contribution au matériel roulant est la somme des amortissements et des frais financiers liés au matériel roulant appartenant à l'exploitant et utilisés pour l'exécution du service. Elle est étroitement liée au programme d'investissement prévu conventionnellement. Cette contribution est rapportée à l'offre réalisée, exprimée en trains-km. Elle s'élève à 3,6€/trains.km en 2019, soit une globale stabilité par rapport à 2017 (3,4 €/trains-km)⁵. Cette légère hausse de l'indicateur par rapport à l'année 2017 s'explique par la diminution globale de l'offre liée principalement au mouvement social mené au sein de SNCF Mobilités en décembre 2019 (moins de 30 % du plan de transport théorique réalisé sur ce mois).

- L'indicateur du **taux de remplissage** permet également de rendre compte de l'amélioration ou de la dégradation de l'attractivité des TET.

⁴ 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 en effet difficile la comparaison avec cet exercice.

	Unité	2018	2019
Taux de remplissage	%	40	41

Source des données : SNCF Mobilités

Le taux de remplissage est le rapport entre le nombre total de voyageurs-kilomètres et le nombre total de trains-kilomètres, divisé par le nombre moyen de places offertes par train, soit 600 places. Ce taux est en très légère hausse par rapport à l'année 2019.

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 de grève (entre 30 et 50%) puis de façon significative sur la période de vacances à la fin du mois de décembre avec des trains fortement remplis et des moyennes au-delà de 60 %.
- Deux indicateurs de **régularité (ou ponctualité)** mesurent la proportion des trains de jour arrivant avec moins de 10 minutes de retard et la proportion des trains de nuit arrivant avec moins de 15 minutes de retard (voir titre V.b).
 - L'indicateur **du nombre de trains supprimés du fait d'une défaillance du matériel roulant**, qui est calculé en faisant le rapport du nombre de trains supprimés du fait d'une défaillance de matériel roulant avec le nombre total de trains ayant circulé sur l'année, rend enfin compte de l'intérêt du programme d'investissement mis en œuvre dans le cadre de la convention TET et de l'amélioration de la qualité de service vis-à-vis des voyageurs.

	Unité	2018	2019
Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant	%	0,56	0,49

Source des données : RAP 2019

En 2019, 0,49 % de trains ont été supprimés en raison d'une défaillance du matériel roulant, contre 0,56 % l'année précédente. Cette baisse par rapport aux années antérieures s'explique principalement par trois facteurs est non négligeable, essentiellement du fait :

- de problèmes de matériel roulant particulièrement importants majoritairement sur les lignes normandes (Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le-Havre notamment qui constituent 60 % des suppressions pour cause de matériel roulant de l'ensemble des lignes TET) du fait des intempéries qui ont de nouveau touché la Normandie de façon non négligeable (en mai, juin et plus

particulièrement octobre), et qui ont limité la disponibilité du matériel roulant de ces lignes ;

- du vieillissement du matériel roulant sur l'ensemble du périmètre TET dont la moyenne d'âge déjà très élevée (en particulier sur la ligne Bordeaux-Toulouse-Marseille, les lignes de nuit et également les lignes normandes) : la mise en service du nouveau matériel roulant sur les lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, intervenue progressivement au cours de l'année 2017, ainsi que sur la ligne Toulouse-Hendaye au cours de l'année 2019, permet d'obtenir un nombre très faible de suppressions à cause du matériel roulant sur ces lignes (0,2 à 0,3 % suivant la ligne).
- En complément de ces indicateurs, l'État dispose d'un pouvoir de contrôle et d'audit sur l'ensemble de l'exécution des missions de service public relevant du périmètre des trains d'équilibre du territoire et doit être tenu régulièrement informé selon l'article **7.3** de la convention TET.

ANNEXE 1 : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA MISSION AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

Les compétences de l'État, en qualité d'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, s'exercent au sein de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la transition écologique, en application du décret n°2008-680 du 9 juillet 2008. À cette fin, au sein de la sous-direction des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains de la direction des services de transport, a été mise en place la mission Autorité organisatrice des TET (AO TET).

La mission AO TET, chargée du suivi de l'exécution de la convention, est organisée selon 4 portefeuilles de lignes disjoints relevant chacun d'un référent identifié : les lignes Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand, les lignes Bordeaux-Marseille et Toulouse-Hendaye, les lignes Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon, Clermont Ferrand-Béziers (ainsi, qu'en phase transitoire, les lignes ayant vocation à être reprises par les régions), et enfin, les lignes de nuit. La mission est également organisée selon des problématiques transversales relevant à nouveau de référents identifiés au sein de la mission : le renouvellement du matériel roulant, le suivi de l'offre, la qualité de service, les schémas directeurs d'amélioration des lignes et les volets juridique, financier et législatif.

L'équipe suit la bonne exécution de la convention d'exploitation et s'assure que l'exploitant se conforme à ses obligations en matière d'exécution du service, de respect du plan de transport, de qualité de service, de rénovation du matériel roulant et de suivi budgétaire.

Elle est chargée de préparer le renouvellement du matériel roulant et l'ouverture à la concurrence des différentes lignes.

La mission s'appuie sur le réseau des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) pour exercer trois tâches principales : le suivi de la réalisation de l'offre de transport, le relais de l'AO TET au niveau régional et l'appui à la préparation des évolutions des dessertes.

ANNEXE 2 : OFFRE RÉALISÉE PAR LIGNE

	Offre réalisée 2019 issue de la facturation de SNCF Réseau (en milliers de trains-km)	% d'offre réalisée 2018 par rapport à l'offre théorique (après adaptation*) (en %)
PARIS-LIMOGES – TOULOUSE	3 907	99,2%
PARIS – CLERMONT-FERRAND	2 090	99,1%
BORDEAUX – MARSEILLE	2 894	97,7%
Sous-total Lignes structurantes	8 892	98,7%
NANTES – BORDEAUX	719	97,9%
NANTES – LYON	911	97,9%
TOULOUSE – BAYONNE – HENDAYE	559	97,1%
CLERMONT-FERRAND – BEZIERS	201	97,5%
CLERMONT-FERRAND – LYON	41	97,9%
Sous-total Lignes aménagement du territoire	2 431	97,7%
PARIS – CAEN – CHERBOURG/TROUVILLE	3 275	98,3%
PARIS – ROUEN – LE HAVRE	2 672	98,7%
PARIS – GRANVILLE	1 181	99,5%
CAEN – LE MANS – TOURS	357	98,8%
Sous-total Lignes normandes	7 484	98,6%
PARIS – TOULOUSE – LATOUR DE CAROL/RODEZ	745	97,7%
PARIS – BRIANCON	478	98,0%
Sous-total Nuit	1 223	97,8%
TOTAL (Intercités de jour)	18 807	98,5%
TOTAL (Intercités de nuit)	1 223	97,8%

* les trains-km après adaptation représentent les trains-km des trains prévus de circuler à J-1

Source : SNCF Intercités 2019

ANNEXE 3 : PONCTUALITÉ TERMINUS PAR LIGNE

La ponctualité terminus est évaluée à 10 minutes pour les TET de jour et à 15 minutes pour les TET de nuit.

	Cumul 2018 <i>(en %)</i>	Cumul 2019 <i>(en %)</i>
PARIS-LIMOGES – TOULOUSE	82,1%	82,4%
PARIS – CLERMONT-FERRAND	87,0%	84,9%
BORDEAUX – MARSEILLE	66,3%	75,8%
<i>Sous-total Lignes structurantes</i>	87,7%	81,2%
NANTES – BORDEAUX	80,4%	88,0%
NANTES – LYON	81,5%	87,0%
TOULOUSE – BAYONNE – HENDAYE	78,8%	85,0%
CLERMONT-FERRAND – BEZIERS	85,1%	87,9%
CLERMONT-FERRAND – LYON	96,4%	95,9%
<i>Sous-total Lignes aménagement du territoire</i>	81,8%	87,3%
PARIS – CAEN – CHERBOURG/TROUVILLE	81,8%	82,8%
PARIS – ROUEN – LE HAVRE	84,6%	90,2%
PARIS – GRANVILLE	87,4%	91,2%
CAEN – LE MANS – TOURS	91,2%	89,4%
<i>Sous-total Lignes normandes</i>	86,4%	87,6%
PARIS – TOULOUSE – LATOUR DE CAROL/RODEZ	91,1%	91,3%
PARIS – BRIANCON	83,0%	82,5%
<i>Sous-total Nuit</i>	89,1%	89,0%
TOTAL (Intercités de jour – 10min)	83,4%	85,6%
TOTAL (Intercités de nuit – 15min)	89,1%	89,0%

Source : SNCF Intercités 2019

ANNEXE 4 : FRÉQUENTATION PAR LIGNE

	Cumul 2018 <i>(en millions de voyageurs-km)</i>	Cumul 2019 <i>(en millions de voyageurs-km)</i>
PARIS-LIMOGES – TOULOUSE	924	1 011
PARIS – CLERMONT-FERRAND	551	596
BORDEAUX – MARSEILLE	705	743
<i>Sous-total Lignes structurantes</i>	2 180	2 350
NANTES – BORDEAUX	116	116
NANTES – LYON	104	54
TOULOUSE – BAYONNE – HENDAYE	54	104
CLERMONT-FERRAND – BEZIERS	10	10
CLERMONT-FERRAND – LYON	10	5
<i>Sous-total Lignes aménagement du territoire</i>	293	303
PARIS – CAEN – CHERBOURG/TROUVILLE	831	918
PARIS – ROUEN – LE HAVRE	734	803
PARIS – GRANVILLE	176	194
PARIS – EVREUX – SERQUIGNY	6	5
CAEN – LE MANS – TOURS	33	37
<i>Sous-total Lignes normandes</i>	1 779	1 957
PARIS – TOULOUSE – LATOUR DE CAROL/RODEZ	161	203
PARIS – BRIANCON	85	106
<i>Sous-total Nuit</i>	246	309
TOTAL	5065	4919

Source : SNCF Intercités 2019 (FC12k)