



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

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 2017

Rapport d'exécution

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

Année 2017

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 cinq parties.

Il expose en premier lieu le contexte de l'année 2017 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 2017 de la qualité et de l'efficacité de l'offre conventionnée réalisée.

SOMMAIRE

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	4
II. Les obligations de services publics	6
a. Les obligations de service public sont exclusivement attribuées à SNCF Mobilités	6
b. Les obligations de service public sont définies par la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire	6
c. Les obligations de service associées à l'offre de référence	7
d. La continuité du service	7
e. Les obligations de qualité de service	7
f. Les principales évolutions conventionnelles en 2017	7
III. La compensation octroyée par l'Autorité organisatrice des TET	9
a. La compensation d'exploitation versée au titre de l'exercice 2017	9
b. Les charges d'exploitation	9
c. Les produits d'exploitation	10
IV. Les investissements relatifs au matériel roulant des TET	11
a. Le programme d'investissement prévu dans le cadre de la convention 2016-2020	11
b. Le renouvellement progressif du matériel roulant des lignes TET	11
V. Bilan de la qualité et de l'efficacité de l'offre de service réalisée en 2017	13
a. Bilan sur l'offre TET réalisée en 2017	13
b. Une attention particulière portée à la qualité du service	15
c. Des indicateurs de performance financière pour évaluer l'efficacité de l'offre	17
Annexe 1 : Organisation et fonctionnement de la Mission AOT	20
Annexe 2 : Offre réalisée par ligne	21
Annexe 3 : Ponctualité terminus par ligne	22
Annexe 4 : Fréquentation par ligne	23

I. UN NOUVEAU CONVENTIONNEMENT DEPUIS L'ANNEE 2016

La précédente convention arrivant à échéance fin 2015, il était nécessaire de bâtir une nouvelle convention 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. Dans ce cadre, des discussions ont été menées avec les régions sous l'égide du Préfet François Philizot afin de recentrer le périmètre des TET et d'imprimer ainsi une nouvelle dynamique pour cette offre de transports.

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 pour moderniser et redresser l'offre TET, 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 Gouvernement avait confié à l'inspection générale des finances et au Conseil général de l'environnement et du développement durable, 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.

b. La reprise de certaines lignes par les régions

L'année 2017 a été marquée par le début des reprises de lignes par les régions. Les lignes Hirson-Metz et Reims-Dijon ont ainsi été reprises par la région Grand Est le 1^{er} janvier 2017.

Ce processus de reprise se poursuivra sur les années 2018 à 2020.

c. Le cas particulier des trains de nuit

Les travaux de la commission « TET d'avenir » ont montré que le modèle économique des lignes TET de nuit n'était plus viable. Ces lignes se heurtaient à de fortes baisses de fréquentation, dues notamment au développement de l'offre aérienne et de certains TGV qui rendent possibles des départs tôt le matin et des retours tard le soir, ainsi que de la généralisation d'hébergements bon marché rendant compétitifs un déplacement de jour et une nuit sur place. Leurs déficits d'exploitation étaient devenus trop importants vis-à-vis du nombre de voyageurs transportés : ces lignes représentaient 25 % du déficit des TET, alors qu'elles ne correspondaient qu'à 3 % des voyageurs transportés, et chaque billet vendu nécessitait en moyenne plus de 100 € de subventionnement public. Les lignes TET de nuit étaient ainsi subventionnées à hauteur d'environ 55 %, contre seulement 33 % pour les lignes TET de jour en 2017.

Aussi, le précédent Gouvernement a 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 Gouvernement a décidé de maintenir dans le cadre de la convention d'exploitation conclue avec SNCF Mobilités pour la période 2016-2020.

Les autres lignes de nuit desservent des territoires qui bénéficient d'offres alternatives de mobilité de bon niveau, ou qui se sont améliorées avec la mise en service des nouvelles Lignes à Grande Vitesse. Toutefois, sur ces lignes, le Gouvernement avait souhaité permettre à tous les opérateurs ferroviaires de proposer, pour leur propre compte, de nouveaux schémas d'exploitation innovants. Ces schémas d'exploitation pouvaient également inclure toute autre ligne que les opérateurs auraient jugé économiquement pertinente. Un appel à manifestation d'intérêt en vue de l'exploitation de lignes de nuit de transport ferroviaire de voyageurs a donc été lancé le 1^{er} avril 2016, afin de mesurer l'intérêt d'opérateurs de marché pour l'exploitation d'une offre ferroviaire de nuit en France. À l'échéance fixée au 24 juin 2016, aucune réponse constituant une manifestation d'intérêt n'a néanmoins été reçue.

Le 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.

Ainsi, pour l'année 2017, l'exploitation des lignes de nuit Paris-Tarbes-Hendaye (dite la « Palombe bleue ») et Paris-Nice a été respectivement arrêtée le 19 juin 2017 et le 9 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.

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 modifié¹ 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) 2017, les principales gares desservies et les temps de parcours de référence. Elle décrit l'offre en vigueur en 2017 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

¹ 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. 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 2017](#)

S'agissant de l'offre de nuit, comme indiqué au titre I, l'exploitation des lignes de nuit Paris-Tarbes-Hendaye (dite la « Palombe bleue ») et Paris-Nice a été arrêtée respectivement le 19 juin 2017 et le 9 décembre 2017. Suite à l'accord conclu avec la région Occitanie, l'antenne Toulouse-Cerbère-Port Bou est par ailleurs à nouveau en service depuis le 6 juillet 2017.

Les modifications suivantes ont par ailleurs été apportées à l'offre de jour conventionnée en 2017 :

- Hirson-Metz et Reims-Dijon : reprise de l'exploitation de ces lignes par TER Grand Est à partir du 1^{er} janvier 2017,

- Paris-Limoges-Toulouse : à partir du mois de juillet 2017, passage à 5 allers-retours (AR) Paris-Limoges-Brive, 2 AR Paris-Limoges-Brive-Cahors et 3 AR Paris-Limoges-Brive-Toulouse (contre 2 AR Paris-Limoges, 4 AR Paris-Limoges-Brive, 1 AR Paris-Limoges-Brive-Cahors et 3 AR Paris-Limoges-Brive-Cahors-Toulouse en 2016).

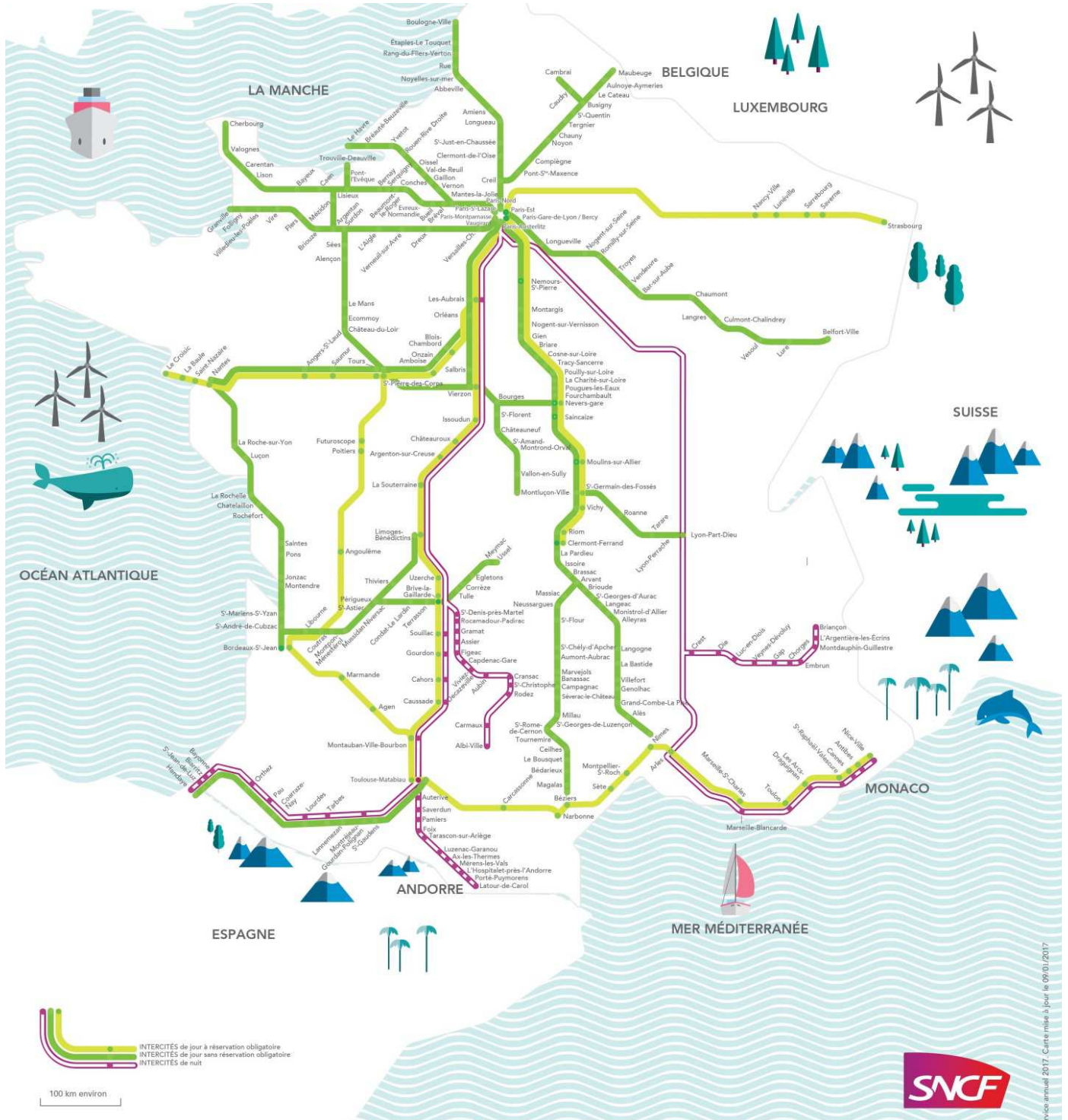


Figure 1 - Carte des dessertes TET de jour et de nuit au service annuel 2017² (source : SNCF Intercités 2017)

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

III. LA COMPENSATION OCTROYEE PAR L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TET

a. La compensation d'exploitation versée au titre de l'exercice 2017

Conformément au règlement européen OSP, la convention d'exploitation signée le 27 février 2017 pour les années 2016 à 2020 entre la SNCF 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.

Pour l'année 2017, conformément aux modalités spécifiques applicables aux exercices 2016 et 2017 prévues à l'article **6.4.1** de la convention, une compensation d'exploitation d'un montant forfaitaire de 351 M€ a été versée à SNCF Mobilités au mois d'avril 2018³.

Le caractère exceptionnellement forfaitaire de la compensation d'exploitation ainsi versée s'explique par signature tardive de la convention TET 2016-2020, intervenue au début de l'année 2017. Pour autant, l'autorité organisatrice s'est assurée, 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. Dès l'exercice 2018, le mécanisme de calcul et de versement de cette compensation appliqué dans le cadre de la convention précédente a été mis en œuvre : 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.

L'attribution à SNCF Mobilités d'une compensation additionnelle d'un montant de 6 M€ forfaitaire pour ce même exercice, tenant compte d'une part du report de la reprise du Cévenol (Clermont-Ferrand - Nîmes) et de l'Aubrac (Clermont-Ferrand – Béziers) par la région Occitanie, d'autre part de la poursuite de l'exploitation en 2017 de la branche Cerbère du train de nuit Paris-Toulouse-Rodez/Latour de Carol, a été formalisée dans la cadre du premier avenant à la convention TET signé le 2 août 2018. Le versement de cette compensation additionnelle est intervenu en septembre 2018, portant ainsi le montant de la compensation conventionnelle versée au titre de l'année 2017 à 357 M€.

Cette compensation a été calculée sur la base du déficit prévisionnel 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.

³ Du fait notamment des délais nécessaires à la publication des arrêtés de perception de la contribution de solidarité territoriale (CST) et de la TREF pour l'exercice 2017, la compensation relative à l'année 2017 n'a pu être versée en 2017, comme prévu initialement.

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 activités ferroviaires et routières (ARAFER), 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 MATERIEL 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 baisse pour la première fois depuis de nombreuses années, passant de plus de 37 ans en 2016 à environ 34 ans en 2017. L'année 2017 a en effet été marquée par la réception des premiers Coradia sur la ligne Paris-Troyes-Belfort et les lignes Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux (voir IV.b), portant ainsi la moyenne d'âge des automoteurs à environ deux ans à fin 2017. Le reste du parc du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire reste ancien, les locomotives ayant à fin 2017 une moyenne d'âge de plus de 34 ans pour les locomotives électriques et de plus de 46 ans pour les locomotives thermiques, et les voitures ayant 39 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 115 M€ sur la période 2016-2020, dont 18,0 M€ au titre de l'année 2017 (consacrés à hauteur d'environ 40% pour des opérations de maintenance du parc de locomotives et 60% pour des opérations de maintenance du parc de voitures de jour), poursuit les opérations de régénération du matériel roulant qui ont été engagées dans le cadre de la convention 2011-2015.

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 seront complétées par 30 autres rames Coradia Liner (Alstom) destinées essentiellement aux lignes qui seront 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.

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 a en outre été lancé fin 2016. Les résultats devraient être connus d'ici la fin de l'année. Le renouvellement du matériel roulant de la ligne Bordeaux-Toulouse-Marseille, dont les modalités restent à définir, pourraient également être réalisé dans le cadre de cet appel d'offres.

V. BILAN DE LA QUALITE ET DE L'EFFICACITE DE L'OFFRE DE SERVICE REALISEE EN 2017

Étant 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 2017

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).

Les trains.km qui n'ont pu être réalisés en raison des travaux d'infrastructures et pour lesquels SNCF Réseau n'a pas attribué de sillons ne sont pas pris en compte dans le calcul du taux de réalisation de l'offre conventionnée.

Il en résulte un pourcentage de 0,8 % de suppressions décomptées conventionnellement en 2017, 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 29,6 Mt.km, soit 99,2 % 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 :

- 71 % de suppressions de trains pour des aléas dits normaux ou des perturbations prévisibles du trafic : mouvements sociaux autres que nationaux, problèmes de matériel, d'infrastructures ou de personnel de l'activité, etc.
- 29 % 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 2017

Après une année 2016 particulièrement marquée par les mouvements sociaux et les événements climatiques qui sont venus perturber l'ensemble du service, le contexte a été plus favorable en 2017 ce qui se reflète par un plus gros volume d'offre réalisée à périmètre d'offre conventionnée constant entre 2016 et 2017. Ainsi l'offre de service de jour a augmenté de 31% en 2017.

L'épisode automnal de dépôt de feuilles mortes sur les voies qui avait fortement impacté les circulations en 2016 a été beaucoup mieux géré en 2017 avec la mise en œuvre de plans spécifiques par SNCF Mobilités et par SNCF Réseau qui ont permis de rendre plus robuste les circulations.

Cependant, les nombreux travaux de régénération d'infrastructures et les limitations temporaires de vitesse imposées sur le réseau ferré national impactent toujours fortement la robustesse des circulations, qui sont

également toujours aussi sensibles aux épisodes de fortes chaleurs (juin 2017).

Plus particulièrement :

→ *Ligne Toulouse-Bayonne-Hendaye*

Les travaux d'infrastructures sur la section Toulouse-Tarbes ont entraîné la suspension du service du 22 octobre à 22 décembre. Durant cette période, un plan de transport par autocar articulé avec les services TER a été mis en œuvre.

→ *Ligne Paris-Limoges-Toulouse*

Le 2 juillet, avec l'ouverture de la ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux, un nouveau plan de transport a été mis en œuvre afin d'améliorer la production et la robustesse du service. Cependant, les nombreux travaux de régénération d'infrastructures que connaît l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ont nécessité d'adapter au fil de l'année l'offre de transport, tandis que les limitations temporaires de vitesse imposées ont perturbé les circulations.

→ *Ligne Paris-Clermont-Ferrand*

A l'instar de la ligne Paris-Limoges-Toulouse, les nombreux travaux d'infrastructures, les limitations temporaires de vitesse et les dérangements d'installations ont particulièrement impacté les circulations.

→ *Ligne Bordeaux – Marseille – Nice*

Les circulations ont notamment été suspendues entre Nîmes et Bordeaux du 25 au 27 mai en raison de travaux d'infrastructures. Du 1^{er} au 4 décembre, le dérangement du poste d'aiguillage de Miramas a également fortement impacté l'offre de la ligne.

→ *Ligne Nantes – Bordeaux*

Les limitations temporaires de vitesse mises en place sur les sections La Rochelle-la Roche sur Yon et Saintes-Bordeaux ont perturbé les circulations.

D'août à décembre, le renouvellement du matériel roulant s'est fait progressivement et depuis la fin de l'année, l'ensemble du service est réalisé avec de nouvelles rames Alstom Coradia. Cette arrivée a contribué sensiblement à l'amélioration de la robustesse des circulations en fin d'année.

→ *Ligne Paris-Troyes-Belfort*

De février à septembre, le renouvellement du matériel roulant s'est fait progressivement avec l'arrivée des nouvelles rames Alstom Coradia. Cependant, cette arrivée n'a pas eu l'effet escompté sur l'amélioration de la robustesse à l'automne.

→ *Ligne de nuit Paris-Tarbes-Hendaye*

La moitié du service a été supprimé sur la période de mai à juin en raison d'un mouvement social engagé par des agents SNCF sur le territoire sud aquitain. Conformément aux orientations de la commission parlementaire « TET d'avenir », l'exploitation de la ligne a pris fin le 19 juin.

→ *Ligne de nuit Paris-Rodez*

A partir de septembre, les trains ont emprunté un itinéraire alternatif via Bordeaux les nuits lundi/mardi à vendredi/samedi en raison des travaux de régénération des infrastructures menés sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Les trains circulent sur leur itinéraire « classique » les nuits Sa/Di et Di/Lu.

Cependant, les travaux engagés sur l'axe Bordeaux-Brive ainsi que les difficultés d'exploitation ont durablement empêché la desserte Paris-Rodez en semaine à partir du 20 novembre. Une méthode d'exploitation permettant d'assurer à nouveau la desserte quotidienne de Rodez est mise en œuvre depuis le 16 avril 2018.

→ *Ligne de nuit Paris-Nice/Briançon*

La robustesse des circulations du train Paris-Briançon a été lourdement impactée par le mouvement social des aiguilleurs en Drôme-Ardèche de juin à septembre : la régularité des trains a été très dégradée.

En raison des travaux d'infrastructures entre Valence et Briançon, les circulations ont été suspendues et un plan de transport par autocar a été mis en œuvre du 4 septembre au 20 octobre. Du 21 octobre au 23 novembre avec la concentration des travaux sur la section Gap-Briançon, le plan de transport adapté a été réduit à ce segment.

Conformément aux orientations de la commission parlementaire « TET d'avenir », l'exploitation de la ligne Paris-Nice a pris fin le 9 décembre.

→ *Week-ends dits « coups de poing »*

De lourds travaux d'infrastructures rendus nécessaires ont été menés sur cinq week-ends dits « coup de poing » sur l'axe Paris-Limoges-Toulouse et également cinq sur l'axe Paris-Clermont-Ferrand. Durant ces périodes, les circulations TET les empruntant ont été interrompues. Cependant, les détournements des trains Paris-Clermont-Ferrand par Vierzon ont permis de sauvegarder trois week-ends.

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 10 minutes pour les trains de jour et à

15 minutes pour les trains de nuit, mesurée par l'outil Bréhat de SNCF Mobilités, toutes causes confondues.

La régularité des trains de jour et de nuit s'est dégradée en 2017 principalement pour les raisons mentionnées au paragraphe V.a (travaux d'infrastructures, limitations de vitesse imposées sur l'ensemble du réseau, mouvement social durable sur la ligne Paris-Briançon). Près de 63 % des incidents sources des retards enregistrés ne relèvent pas de la responsabilité directe de l'exploitant. Cependant, les causes des retards pour des avaries de matériels roulants notamment pour les plus vieillissants (âgé de plus de 40 ans) sont nombreuses : près de 19% pour l'ensemble des lignes TET et plus de 28 % pour les uniques lignes TET Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre dont les matériels sont âgés. Ainsi, en 2017, la régularité s'est établie respectivement à 87,1 % (87,9 % en 2016) et à 81,5 % (86,9 % en 2016) pour les trains de jour et les trains de nuit.

Les services effectués sont en deçà des objectifs conventionnels imposés à l'opérateur ferroviaire, soit 88 % pour le service de jour et 87 % pour le service de nuit.

	Objectif 2017	Résultats 2017
Ponctualité terminus à 10 min (trains de jour)	88 %	87,1 %
Ponctualité terminus à 15 min (trains de nuit)	87 %	81,5 %

Source : SNCF Intercités 2017

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 réorganisation des services de production et de maintenance des matériels roulants des lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre se poursuit afin de trouver les solutions durables d'amélioration de la robustesse des circulations dans un contexte où le matériel roulant est devenu très ancien et les circulations denses en Ile-de-France.
- Le plan « Rebond » mis en œuvre en décembre 2016 a permis de stabiliser la régularité des circulations tandis que les incidents d'infrastructures se sont eux amplifiés en 2017. Cependant, l'objectif affiché d'amélioration de 4 points de la régularité en 2017 est loin d'être atteint. Pour 2018, ce plan se poursuit afin d'arriver aux objectifs initialement visés.
- Une meilleure coordination des services de SNCF Mobilités et Réseau avec la mise en place d'un plateau commun dédié à la ligne Paris-Limoges-Toulouse depuis octobre 2017 vise à redresser la régularité de la ligne. Ce plateau doit permettre une meilleure prise en compte des limitations temporaires de vitesse imposées et une meilleure anticipation et réactivité aux aléas climatiques.

→ *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.

Les voyageurs ont été de façon générale plus satisfaits en 2017 de leurs voyages par rapport à l'année précédente. Le taux de satisfaction globale s'élève à 89,5 %, soit une augmentation de 4,6 points par rapport à 2016. Cependant, les indicateurs liés à la propreté des trains se sont dégradés, particulièrement celui lié à

la propreté des toilettes (-1,1 point par rapport à 2016).

	Objectif 2017	Résultats 2017
Taux de satisfaction voyageur sur la globalité du voyage	80 %	89,5%
Taux de satisfaction voyageur sur la propreté du train	80 %	81,7 %
Taux de satisfaction voyageur sur la propreté des toilettes	65 %	52,1 %
Taux de satisfaction voyageur sur les produits de restauration à bord	85 %	86,7 %

Source : SNCF Intercités 2017

→ [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 2017, toutes lignes confondues, le taux de satisfaction voyageur pour l'information reçue en situation normale a atteint 96 %, il est demeuré stable par rapport à 2016. En revanche en situation perturbée, le taux de satisfaction pour l'information reçue a fortement augmenté passant de 57,5 % en 2016 à 66,4% en 2017. Pour 2017, ces taux sont au dessus des objectifs conventionnels.

Taux de satisfaction voyageur sur l'information reçue :	Objectif 2017	Résultats 2017
→ situation normale	87 %	96 %
→ situation perturbée	60 %	66,4 %

Source : SNCF Intercités 2017

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 2017.

- 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	2016	2017
Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres	€ / véhicules-km	8,83	8,80
Contribution au matériel roulant rapportée aux trains-kilomètres	€ / véhicules-km	3,69	3,41

Source des données : RAP 2017

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 8,80 €/trains.km en 2017, valeur stable par rapport à l'année précédente. Cette stabilité de l'indicateur par rapport à la réalisation 2016 s'explique par une baisse combinée du montant de la compensation versée à SNCF Mobilités et de l'offre TET conventionnée (en plus des modifications d'offre listées au titre II.f pour l'année 2017, il convient de rappeler que l'année 2016 a été marquée par la fermeture des lignes TET de nuit Luxembourg – Nice / Cerbère et Strasbourg – Cerbère en juin 2016, puis Paris – Saint-Gervais et Strasbourg – Nice et Paris – Bourg-Saint-Maurice en septembre 2016).

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 3,41 €/trains.km en 2017, en légère baisse par rapport à 2016. L'amélioration de cet indicateur pour l'année 2017 s'explique par la baisse des amortissements et frais financiers relatifs au programme pluriannuel de maintenance et de régénération du matériel roulant existant, combinée à une diminution modérée des trains-kilomètres par rapport à l'année passée.

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

	Unité	2016	2017
Taux de remplissage	%	34	38

Source des données : RAP 2017

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 hausse par rapport à l'année 2016 grâce notamment à la politique commerciale de « petits prix » mise en place par l'exploitant à partir du printemps 2016 par SNCF Mobilités et l'État, afin de lutter contre le covoiturage et les autocars longue distance. Malgré une baisse du panier-moyen par voyageur, le remplissage des trains s'est amélioré. De plus, en termes de trafics, l'année 2017 témoigne ainsi d'une excellente dynamique puisque la fréquentation (exprimée en voyageurs-km) des TET a augmenté d'environ 9 % par rapport à l'année 2016, à périmètre comparable.

- 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	2016	2017
Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant	%	0,37	0,38

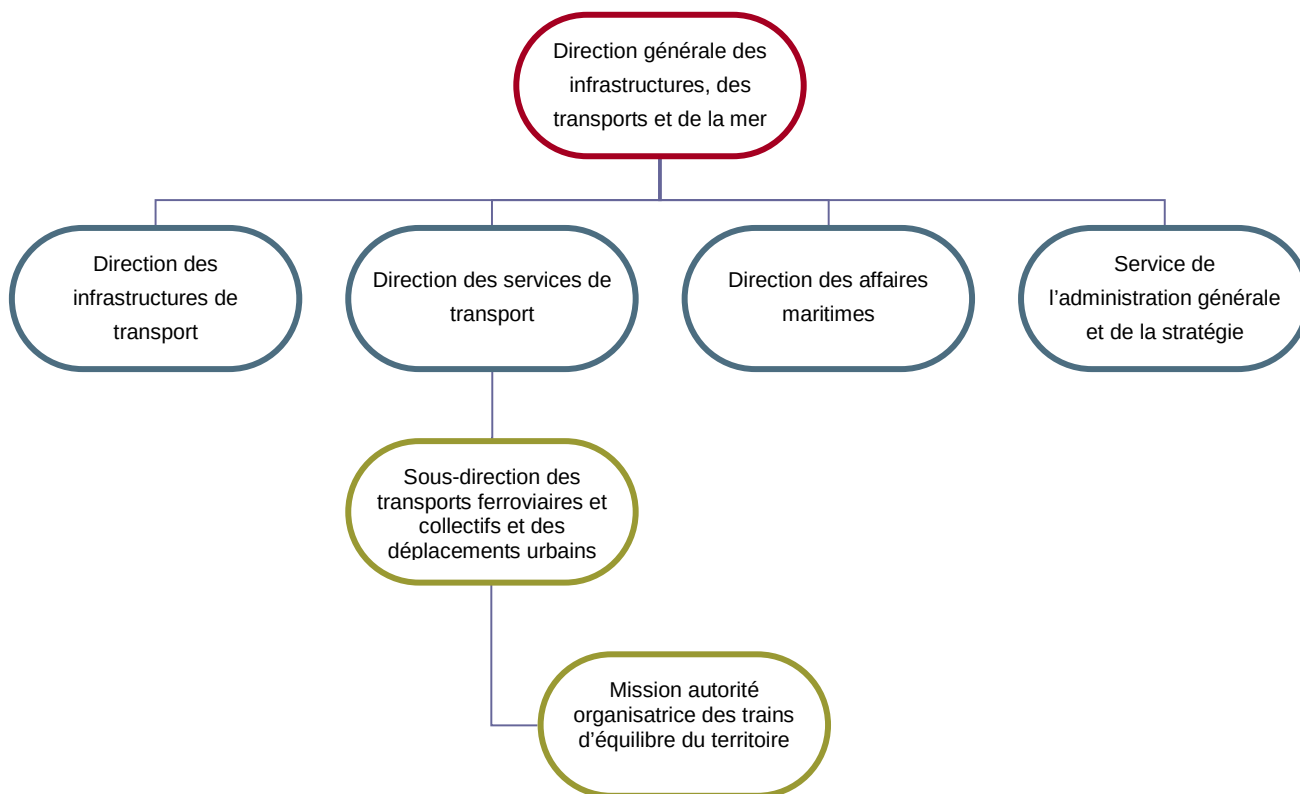
Source des données : RAP 2017

En 2017, 0,38 % de trains ont été supprimés en raison d'une défaillance du matériel roulant, contre 0,37 % l'année précédente. Cette valeur de 0,38 % s'explique, comme en 2016, par le vieillissement du matériel roulant, qui n'a pu être totalement compensée par la mise en service du nouveau matériel roulant sur les lignes Paris-Troyes-Belfort, Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, intervenue progressivement au cours de l'année 2017. Comme tout nouveau matériel, une période de déverminage est cependant nécessaire avant de pouvoir observer des améliorations.

- 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 AUTORITE ORGANISATRICE DES TRAINS D'EQUILIBRE 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 et solidaire, 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 Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon (ainsi, qu'en phase transitoire, les lignes ayant vocation à être reprises par les régions), les lignes Bordeaux-Marseille et Toulouse-Hendaye 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 assure le suivi du versement de la compensation financière à SNCF Mobilités, et est chargée de préparer le renouvellement de la convention ainsi que celui du matériel roulant.

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 REALISEE PAR LIGNE

	Offre réalisée 2017 issue de la facturation de SNCF Réseau (en milliers de trains-km)	% d'offre réalisée 2017 par rapport à l'offre théorique (après adaptation*) (en %)
PARIS-CAEN-CHERBOURG/TROUV.	3 353	99,3%
PARIS-ROUEN-LE HAVRE	2 782	99,2%
PARIS-GRANVILLE	1 249	99,7%
CAEN-LE MANS-TOURS	402	99,9%
Sous-total Normandie	7 786	99,4%
PARIS-LIMOGES-TOULOUSE	3 903	99,7%
PARIS-ORLEANS-TOURS	1 527	99,0%
PARIS-BOURGES-MONTLUCON	753	99,5%
PARIS-CLERMONT-FD	2 244	99,6%
PARIS-MONTARGIS-NEVERS	567	98,4%
CLERMONT-FD - NIMES	185	98,3%
CLERMONT-FD - BEZIERS	263	98,8%
Sous-total Paris Centre Sud	9 442	99,4%
PARIS-TROYES-BELFORT	2109	99,3%
PARIS-AMIENS-BOULOGNE	1460	99,1%
PARIS-ST QUENTIN-MAUBEUGE/CAMBRAI	1 315	99,4%
Sous-total Nord Est	4 884	99,2%
NANTES – BORDEAUX	892	98,7%
TOULOUSE-BAYONNE-HENDAYE	765	99,2%
BORDEAUX-MARSEILLE-NICE	3 195	98,3%
BORDEAUX-LYON	237	98,8%
NANTES-TOURS-LYON	704	99,5%
Sous-total Méditerranée Atlantique	5 793	98,6%
PARIS-TARBES-HENDAYE	182	99,9%
Bi tranche PARIS-TOULOUSE-LATOIR DE CAROL/RODEZ	757	98,8%
PARIS-NICE-BRIANCON	791	99,5%
Sous-total Nuit	1 743	99,2%
TOTAL	29 635	99,2%

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

Source : SNCF Intercités et SNCF Réseau 2017

ANNEXE 3 : PONCTUALITE 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 2016 (en %)	Cumul 2017 (en %)
PARIS-CAEN-CHERBOURG/TROUV.	87,7%	86,8%
PARIS-ROUEN-LE HAVRE	91,2%	91,0%
PARIS-GRANVILLE	85,1%	89,7%
CAEN-LE MANS-TOURS	90,7%	89,5%
Sous-total Normandie	89,2%	89,2%
PARIS-LIMOGES-TOULOUSE	81,5%	79,8%
PARIS-ORLEANS-TOURS	89,7%	89,4%
PARIS-BOURGES-MONTLUCON	88,9%	88,6%
PARIS-CLERMONT-FD	88,3%	85,8%
PARIS-MONTARGIS-NEVERS	89,3%	87,2%
CLERMONT-FD - NIMES	90,2%	88,8%
CLERMONT-FD - BEZIERS	95,2%	91,4%
Sous-total Paris Centre Sud	87,7%	86,4%
PARIS-TROYES-BELFORT	90,8%	88,9%
PARIS-AMIENS-BOULOGNE	90,7%	89,9%
PARIS-ST QUENTIN-MAUBEUGE/CAMBRAI	90,7%	89,9%
Sous-total Nord Est	90,7%	89,6%
NANTES – BORDEAUX	72,6%	73,2%
TOULOUSE-BAYONNE-HENDAYE	79,5%	80,7%
BORDEAUX-MARSEILLE-NICE	73,7%	73,5%
BORDEAUX-LYON	93,1%	93,5%
NANTES-TOURS-LYON	89,7%	86,1%
Sous-total Méditerranée Atlantique	78,4%	78,2%
PARIS-TARBES-HENDAYE	80,1%	87,8%
Bi tranche PARIS-TOULOUSE-LATOIR DE CAROL/RODEZ	92,0%	91,4%
PARIS-NICE-BRIANCON	76,7%	64,2%
Sous-total Nuit	86,2%	81,5%
TOTAL (Intercités de jour – 10min)	87,8%	87,1%
TOTAL (Intercités de nuit – 15min)	86,2%	81,5%

Source : SNCF Intercités 2017

ANNEXE 4 : FREQUENTATION PAR LIGNE

	Cumul 2016 <i>(en millions de voyageurs-km)</i>	Cumul 2017 <i>(en millions de voyageurs-km)</i>
PARIS-CAEN-CHERBOURG/TROUV.	871	925
PARIS-ROUEN-LE HAVRE	715	773
PARIS-GRANVILLE	170	173
CAEN-LE MANS-TOURS	35	36
Sous-total Normandie	1 796	1 914
PARIS-LIMOGES-TOULOUSE	860	957
PARIS-ORLEANS-TOURS	439	480
PARIS-BOURGES-MONTLUCON	145	157
PARIS-CLERMONT-FD	549	584
PARIS-MONTARGIS-NEVERS	92	101
CLERMONT-FD - NIMES	10	11
CLERMONT-FD - BEZIERS	8	10
Sous-total Paris Centre Sud	2 103	2 300
PARIS-TROYES-BELFORT	255	280
PARIS-AMIENS-BOULOGNE	297	311
PARIS-ST QUENTIN-MAUBEUGE/CAMBRAI	230	238
Sous-total Nord Est	783	829
NANTES – BORDEAUX	143	147
TOULOUSE-BAYONNE-HENDAYE	64	70
BORDEAUX-MARSEILLE-NICE	692	825
BORDEAUX-LYON	20	23
NANTES-TOURS-LYON	79	91
Sous-total Méditerranée Atlantique	997	1 156
PARIS-TARBES-HENDAYE	84	38
Bi tranche PARIS-TOULOUSE-LATOUR DE CAROL/RODEZ	320	216
PARIS-NICE-BRIANCON	244	227
Sous-total Nuit	648	481
TOTAL	6 328	6679

Source : SNCF Intercités 2017 (FC12k)