



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 2018

Rapport d'exécution

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

Année 2018

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 2018 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 2018 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 2018	7
III. La compensation octroyée par l'Autorité organisatrice des TET	9
a. La compensation d'exploitation versée au titre de l'exercice 2018	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 2018	13
a. Bilan sur l'offre TET réalisée en 2018	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'ANNÉE 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 fixée par le précédent Gouvernement pour l'avenir des TET du 7 juillet 2015. Dans ce cadre, des discussions ont été menées avec les régions.

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, 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 2018 a été marquée par la poursuite des reprises de lignes par les régions, entamée en 2017. Ce sont au total 8 lignes qui ont été reprises par les régions au 1^{er} janvier 2018 : les lignes Paris-Montargis-Cosne-Nevers, Paris-Orléans-Tours et Paris-Bourges-Montluçon par la région Centre-Val de Loire, la ligne Paris-Troyes-Belfort par la région Grand Est, la ligne Clermont-Ferrand-Nîmes par la région Occitanie et les lignes Bordeaux-Ussel, Bordeaux-Limoges et Bordeaux-La Rochelle (un aller/retour uniquement, la ligne Nantes-Bordeaux restant conventionnée par l'Etat) par la région Nouvelle Aquitaine.

Ce processus de reprise se poursuivra en 2019 par la reprise des lignes Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint Quentin-Maubeuge/Cambrai par la région Hauts-de-France, et 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 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 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 des autres lignes de nuit 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 2016, les lignes de nuit Paris-Bourg-Saint-Maurice/Saint-Gervais-les Bains et Luxembourg/Strasbourg-Cerbère-Port Bou/Nice ont été fermées le 1^{er} octobre. 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. Enfin, l'année 2018 marque l'arrêt de la pointe neige sur le train de nuit Paris-Briançon qui consistait à faire circuler des trains supplémentaires sur cette ligne lors des week-ends de vacances de Noël et de février. En contrepartie, un renforcement de la composition des trains a été mis en place dès le début de l'année 2018, faisant passer le nombre de voitures de 10 à 14 lors des week-ends des vacances de février (16 au 18 février, 23 au 25 février, 2 au 4 mars), et lors des week-ends des vacances de Noël (21 au 23 décembre, 27 au 30 décembre).

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) 2018, les principales gares desservies et les temps de parcours de référence. Elle décrit l'offre en vigueur en 2018 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 2018 en matière d'offre et de qualité de service offert est détaillé au titre V.

f. [Les principales évolutions conventionnelles en 2018](#)

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 2018 :

- Paris-Montargis-Cosne-Nevers, Paris-Orléans-Tours et Paris-Bourges-Montluçon : reprise de la gestion de ces lignes par la région Centre-Val de Loire à partir du 1^{er} janvier 2018 ;
- Paris-Troyes-Belfort : reprise de la gestion de ces lignes par la région Grand Est à partir du 1^{er} janvier 2018 ;
- Clermont-Ferrand-Nîmes : reprise de la gestion de ces lignes par la région Occitanie à partir du 1^{er} janvier 2018 ;
- Bordeaux-Ussel, Bordeaux-Limoges et Bordeaux-La Rochelle : reprise de la gestion de ces lignes par la région Nouvelle Aquitaine à partir du 1^{er} janvier 2018 (un aller-retour uniquement, la ligne Nantes-Bordeaux restant conventionnée par l'Etat) ;
- Bordeaux-Marseille-Nice : fin de la desserte Marseille-Nice. Passage de 6 à 8 allers-retours quotidiens en contrepartie pour la ligne Bordeaux-Marseille, dont 2 allers-retours partiels Bordeaux-Nîmes et Toulouse-Marseille. Emprunt du contournement Nîmes-Montpellier (CNM) et desserte de la

nouvelle gare de Montpellier-Sud de France à partir du deuxième semestre 2018 par 2 allers-retours (jusqu'à fin 2019) ;

- Nantes-Lyon : passage de deux allers-retours dont un sur l'ensemble de la ligne et un partiel entre Tours et Lyon, à deux allers-retours sur l'ensemble de la ligne ;



Figure 1 - Carte des dessertes TET de jour et de nuit au service annuel 2018² (source : SNCF Intercités 2018)

2 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 2018

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.

A partir de l'exercice 2018³, le mécanisme de calcul et de versement de la compensation d'exploitation appliqué dans le cadre de la convention précédente est à nouveau 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.

Pour l'année 2018, l'instruction réalisée par l'État de la facture transmise par SNCF Mobilités a conduit à fixer le montant de la compensation d'exploitation à 285,5 M€ environ. 277,6 M€ ayant déjà été versés en guise d'acompte à cette compensation en novembre 2018, le solde versé en 2019 à SNCF Mobilités s'élève à 7,9M€.

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.

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.

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

³ Conformément aux modalités spécifiques prévues à l'article **6.4.1** de la convention, les compensations d'exploitation versées pour les années 2016 et 2017 étaient déterminées forfaitairement à la signature de la convention.

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 baisse pour la première fois depuis de nombreuses années, passant de plus de 37 ans en 2016 à environ 34 ans en 2017.

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 13,3 M€ au titre de l'année 2018 (consacrés à hauteur d'environ 15% pour des opérations de maintenance du parc de locomotives et 85% 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 23,1 M€. Cet écart s'explique par les mouvements sociaux d'avril à juin qui ont fortement perturbé l'acheminement des matériels vers les technicentres industriels et la production de ces derniers. Des opérations ont ainsi été reportées en 2019.

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 avec une tranche optionnelle pouvant être commandée ultérieurement pour la ligne Bordeaux-Toulouse-Marseille a en outre été lancé fin 2016. Cette procédure devrait s'achever en 2019. Ces rames, dont la livraison est prévue entre les mois de décembre 2023 et fin 2025, 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 compris entre 30 et 40 M€, contribuant à assurer la pérennité de ces lignes.

V. BILAN DE LA QUALITÉ ET DE L'EFFICACITÉ DE L'OFFRE DE SERVICE RÉALISÉE EN 2018

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 2018

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 0,9 % de suppressions décomptées conventionnellement en 2018, 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 24,4 Mt.km, soit 99,1 % 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 :

- 64 % 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.
- 36 % 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 2018

Après une année 2017 relativement bonne malgré de nombreux travaux de régénération du réseau ferré national impactant toujours la robustesse des circulations, le contexte a été moins favorable en 2018 notamment à cause des mouvements sociaux du printemps entre avril et juin qui ont fortement et durablement désorganisé et perturbé la circulation des trains. Ce mouvement de « grève perlée » du deuxième trimestre avec 2 jours de grève tous les 3 jours a profondément touché la production des trains d'équilibre du territoire, d'autant plus que des dégradations volontaires ont été constatées.

Durant l'été, les circulations des trains ont été particulièrement affectées par les causes météorologiques (orages et fortes chaleurs) et par le matériel roulant (sortie de grève compliquée et conséquences d'un été très chaud).

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

Plus particulièrement :

→ *Ligne Toulouse-Bayonne-Hendaye*

De fortes pluies survenues le 16 juillet ont entraîné de fortes perturbations sur la ligne, entraînant la mise en place d'un plan de transport adapté jusqu'au 10 août. Suite à un dramatique accident durant des travaux de régénération de caténaire la nuit du 10 octobre, les circulations ont été interrompues toute la journée. Enfin, en raison d'importants travaux, la ligne a été fermée entre le 15 octobre et le 21 décembre.

→ *Ligne Paris-Limoges-Toulouse*

La ligne a notamment été affectée par les deux tempêtes Eleonor et Carme lors de la première semaine de janvier, et lors de la première quinzaine de mars suite à un affaissement des voies à Borredon.

→ *Ligne Bordeaux – Marseille*

De la même façon, la ligne a été affectée par les deux tempêtes Eleonor et Carme lors de la première semaine de janvier. Elle a également été affectée par des orages occasionnant de la foudre et d'abondantes pluies qui ont très fortement perturbé le trafic les 16 et 17 juillet. Le mois d'août a été particulièrement difficile sur la ligne, notamment suite à l'accident d'une voiture proche des voies, une personne suicidaire, ainsi que de fortes intempéries sur Marseille le 9 août, un défaut d'isolement des installations du 20 au 22 août, ou encore le déraillement d'un TGV en gare de Marseille Saint Charles le 24 août. Enfin, le 15 octobre, des précipitations météorologiques exceptionnelles sont survenues dans le département de l'Aude et ont provoqué d'importants dégâts sur l'infrastructure entre Carcassonne et Narbonne, interrompant les circulations du 15 au 19 octobre.

→ *Ligne Nantes – Bordeaux*

De violents orages survenus les 26 et 27 mai ont entraîné une forte dégradation de la circulation sur la ligne.

→ *Ligne de nuit Paris-Rodez*

Un incendie a détruit la gare de Figeac le 22 novembre, interrompant les circulations plusieurs jours.

→ *Lignes normandes*

Les lignes ont notamment été affectées par la chute d'un arbre sur les voies le 15 janvier entraînant un défaut d'alimentation électrique, le heurt d'un lampadaire par un train tombé sur les voies suite à un accident de la route le 19 janvier, un incendie caténaire entre Serquigny et Bernay le 7 août, ainsi qu'une personne tombée sur les voies en gare de Mantes, ou encore un dérangement d'aiguille en gare de la Garenne-Colombes ainsi qu'un feu de talus provoqué par un riverain aux alentours de Bonnières le 14 septembre.

→ *Lignes du nord*

Ces lignes ont notamment été affectées par la panne d'un train de travaux le 26 mars, la chute d'une voiture sur les voies ainsi que la présence de personnes sur les voies en sortie de Gare du Nord le 7 mai, des fortes chaleurs ainsi que de violents orages entre le 26 juillet et le 7 août.

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 Réseau, toutes causes confondues.

La régularité des trains de jour s'est dégradée en 2018 principalement pour les raisons mentionnées au paragraphe V.a (grève perlée entre avril et juin, limitations de vitesse imposées sur l'ensemble du réseau, conditions météorologiques difficiles). Près de 66 % des incidents sources des retards enregistrés ne relèvent pas de la responsabilité directe de l'exploitant. Ils sont répartis entre le gestionnaire d'infrastructure (29%), en grande partie à cause de dérangements d'installations, les causes externes (26%) et les autres transporteurs ferroviaires (11%).

Les retards causés par l'exploitant (34% des retards) sont principalement dus aux avaries de matériels roulants notamment pour les plus vieillissants (âgés de plus de 40 ans) qui sont nombreuses : près de 13% pour l'ensemble des lignes TET.

Ainsi, en 2018, la régularité à 10 minutes s'est établie à 83,3 % (87,1 % en 2017) pour les trains de jour.

La régularité des trains de nuit s'est au contraire améliorée en 2018 principalement grâce à l'optimisation des sillons qui a été réalisée sur la ligne Paris-Briançon non marquée par le mouvement social durable qui avait eu lieu sur cette ligne en 2017 et qui obtient une régularité au-dessus de celle constatée en 2017. La régularité s'est ainsi établie en 2018 à 89,1 % (81,5 % en 2017) 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-delà pour ce qui est des services de nuit.

	Objectif 2018	Résultats 2018
Ponctualité terminus à 10 min (trains de jour)	88 %	83,3 %
Ponctualité terminus à 15 min (trains de nuit)	87 %	89,1 %

Source : SNCF Intercités 2018

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 Mobilités et SNCF Réseau, et qui a donné de bons résultats : baisse des causes de retard dues au gestionnaire d'infrastructure (15,3% des causes de retard en 2017, 10,8% en 2018), baisse des causes de retard dues à l'exploitant (9,2% des causes de retard en 2017, 7,3% en 2018), réduction des demandes de secours lourdes de conséquences suite aux préconisations contre le patinage, le givre et la neige ;
- La mise en place d'un plan d'actions « Nouvelle donne » en Normandie avec plusieurs objectifs : améliorer l'organisation du produit train et son fonctionnement (meilleure surveillance des acheminements), renforcer la disponibilité du matériel, et remettre la maintenance à niveau (étendre le travail de nuit, se coordonner avec d'autres centres de maintenances, etc.) ;
- La mise en service des rames Coradia Liner sur les lignes Nantes-Bordeaux courant 2017 et Nantes-Lyon au début du service annuel 2018 qui a diminué de façon importante les retards causés par le vieillissement du matériel roulant sur ces deux lignes en 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, les voyageurs ont été de façon générale légèrement moins satisfaits en 2018 par rapport à l'année précédente (-2,5 points par rapport à 2017). Le taux de satisfaction des voyageurs sur la propreté des trains est quant à lui stable. Néanmoins, les taux de satisfaction des voyageurs concernant la propreté des toilettes et les produits de restauration à bord se sont légèrement améliorés, (respectivement +2,9 points et +2 points par rapport à 2017).

Pour 2018, ces taux sont au-dessus des objectifs conventionnels, excepté le taux de satisfaction des voyageurs sur la propreté des toilettes.

	Objectif 2018	Résultats 2018
Taux de satisfaction voyageur sur la globalité du voyage	80 %	87,0 %
Taux de satisfaction voyageur sur la propreté du train	80 %	81,5 %
Taux de satisfaction voyageur sur la propreté des toilettes	65 %	55,0 %
Taux de satisfaction voyageur sur les produits de restauration à bord	85 %	88,7 %

Source : SNCF Intercités 2018

→ *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 2018, toutes lignes confondues, le taux de satisfaction voyageur pour l'information reçue en situation normale a atteint 91,1 %. Il est plus faible qu'en 2017 où il atteignait 96%. En revanche en situation perturbée, le taux de satisfaction pour l'information reçue a augmenté, passant de 66,4 % en 2017 à 69,0% en 2018. Pour 2018, ces taux sont au-dessus des objectifs conventionnels.

Taux de satisfaction voyageur sur l'information reçue :	Objectif 2018	Résultats 2018
→ situation normale	87 %	91,1 %
→ situation perturbée	60 %	69,0 %

Source : SNCF Intercités 2018

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 2019.

- 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	2017	2018
Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres	€ / véhicules-km	8,80	9,60
Contribution au matériel roulant rapportée aux trains-kilomètres	€ / véhicules-km	3,41	3,80

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 9,6 €/trains.km en 2018, valeur en hausse par rapport à l'année précédente.

Cette hausse s'explique tout d'abord par une baisse de l'offre TET conventionnée (voir modifications d'offre listées au titre II.f pour l'année 2018) et dans le même temps, de la baisse, mais moins importante, du montant de la compensation versée à SNCF Mobilités pour tenir compte de ces modifications d'offre (la contribution ramenée aux train-kilomètres des lignes reprises étant plus faible que la moyenne des contributions ramenées aux trains-kilomètres conservées au sein du périmètre conventionné, d'où une hausse de l'indicateur). Cette hausse s'explique également par la réduction importante de l'offre (environ 30 à 40%) liée au mouvement social mené au sein de SNCF Mobilités entre avril et juin 2018. La dégradation de cet indicateur reste malgré tout limitée : la réduction du nombre de circulations sur cette période et donc des recettes a été atténuée par une rationalisation des charges d'exploitation, ce qui a permis de contenir le déficit conventionnel durant la période de grève, et donc la contribution d'exploitation versée par l'État.

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 3,8€/trains.km en 2018, en légère hausse par rapport à 2017. La dégradation de cet indicateur pour l'année 2018 s'explique essentiellement par une diminution importante de l'offre liée au mouvement social mené au sein de SNCF Mobilités entre avril et juin 2018.

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

	Unité	2017	2018
Taux de remplissage	%	38	40

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 hausse par rapport à l'année 2017 grâce notamment à la politique commerciale de « petits prix » encouragée par l'Etat et SNCF Mobilités afin de lutter contre les modes concurrents (covoiturage et autocars de longue distance). Ce résultat en hausse est la conséquence d'une part de la bonne dynamique de la fréquentation observée depuis 2017 et qui s'est poursuivie au début de l'année 2018 (+0,9% de fréquentation au premier trimestre 2018 par rapport au premier trimestre 2017, à périmètre conventionné identique), d'autre part du mouvement social mené au sein SNCF Mobilités entre avril et juin 2018 qui a conduit à une réduction de l'offre mais à une réduction moindre, dans le même temps, du nombre global de voyageurs. Un travail important de reconquête des clients a par ailleurs été mené par SNCF Mobilités durant l'été 2018 (actions de relance commerciales), qui a permis de conserver, malgré tout, la fréquentation des lignes TET sur le dernier trimestre 2018 à un niveau identique à celui observé à la même période en 2017.

- 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	2017	2018
Nombre de trains supprimés à cause d'une défaillance du matériel roulant	%	0,38	0,60

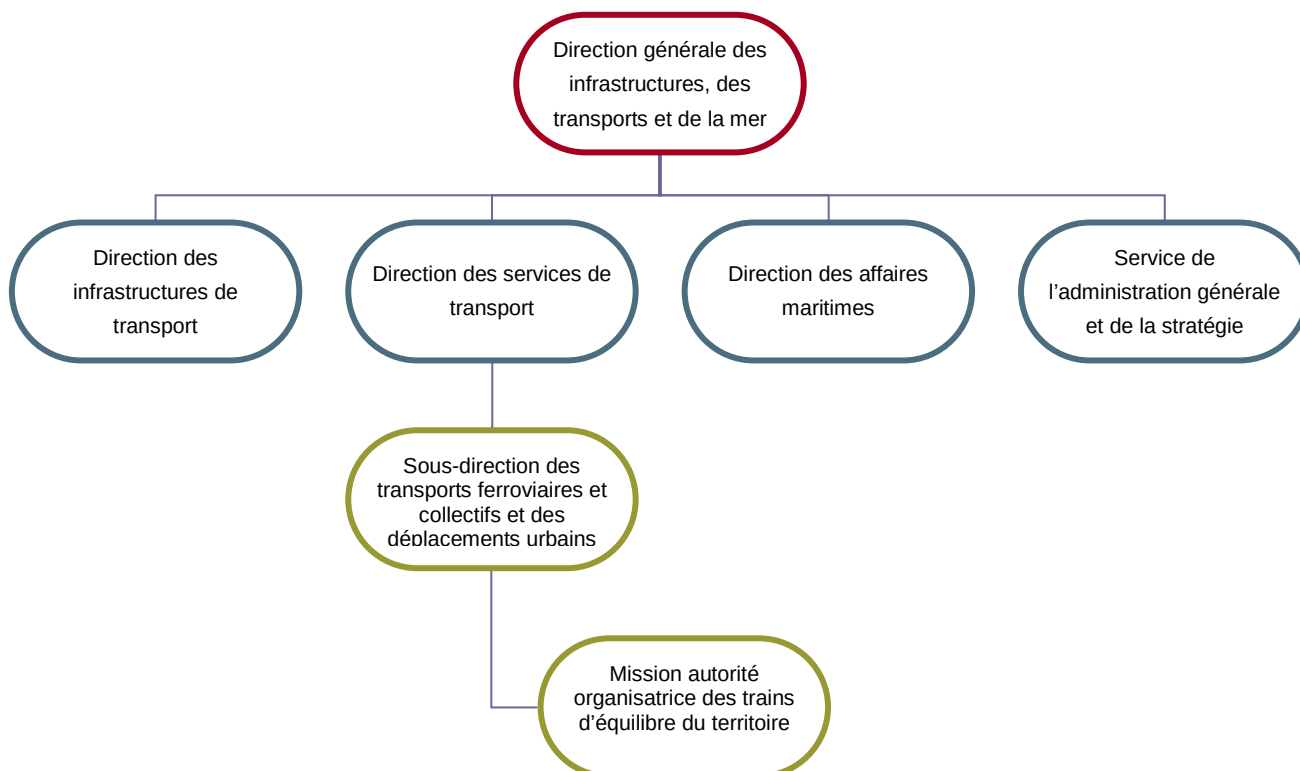
Source des données : *Projet de RAP 2019*

En 2018, 0,60 % de trains ont été supprimés en raison d'une défaillance du matériel roulant, contre 0,38 % l'année précédente. Cette hausse relativement importante par rapport aux années antérieures s'explique principalement par trois facteurs. Tout d'abord, la maintenance des matériels roulants a été rendue difficile durant toute la période couverte par le mouvement social mené au sein de SNCF Mobilités entre avril et juin 2018. Ensuite, des problèmes de matériel roulant particulièrement importants ont été observés en début d'année 2018 sur les lignes normandes (Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre notamment) et les lignes du nord (Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Saint Quentin-Maubeuge/Cambrai) du fait des fortes intempéries qui ont touché les régions concernées (passage des tempêtes Carmen et Eleanor et vents violents en janvier, fortes chutes de neige et givre en février) qui ont limité la disponibilité du matériel roulant de ces lignes. Enfin, le vieillissement du matériel roulant dont la moyenne d'âge est déjà très élevée (en particulier sur la ligne Bordeaux-Marseille), qui n'a pu être compensé par la mise en service du nouveau matériel roulant sur les lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, intervenue progressivement au cours de l'année 2017, encore en période de déverminage, a eu pour conséquence la suppression de nombreuses circulations.

- 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 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 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 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 RÉALISÉE PAR LIGNE

	Offre réalisée 2018 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	3 983	99,3%
PARIS – CLERMONT-FERRAND	2 218	99,4%
BORDEAUX – MARSEILLE	3 293	98,3%
Sous-total Lignes structurantes	9 493	99,0%
NANTES – BORDEAUX	795	99,3%
NANTES – LYON	939	99,1%
TOULOUSE – BAYONNE – HENDAYE	635	98,1%
CLERMONT-FERRAND – BEZIERS	278	98,8%
CLERMONT-FERRAND – LYON	31	98,4%
Sous-total Lignes aménagement du territoire	2 678	98,9%
PARIS – CAEN – CHERBOURG/TROUVILLE	3 387	99,3%
PARIS – ROUEN – LE HAVRE	2 837	99,3%
PARIS – GRANVILLE	1 256	99,8%
CAEN – LE MANS – TOURS	398	99,6%
Sous-total Lignes normandes	7 877	99,4%
PARIS – AMIENS – BOULOGNE	1 523	98,9%
PARIS – ST QUENTIN – MAUBEUGE/CAMBRAI	1 341	99,2%
Sous-total Lignes du Nord	2 865	99,0%
PARIS – TOULOUSE – LATOUR DE CAROL/RODEZ	955	98,7%
PARIS – BRIANCON	546	99,5%
Sous-total Nuit	1 501	99,0%
TOTAL (Intercités de jour – 10min)	22 913	99,1%
TOTAL (Intercités de nuit – 15min)	1 501	99,0%

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

Source : SNCF Intercités 2018

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 2017 (en %)	Cumul 2018 (en %)
PARIS-LIMOGES – TOULOUSE	79,8%	82,1%
PARIS – CLERMONT-FERRAND	85,8%	87,0%
BORDEAUX – MARSEILLE	73,5%	66,3%
<i>Sous-total Lignes structurantes</i>	86,4%	87,7%
NANTES – BORDEAUX	73,2%	80,4%
NANTES – LYON	86,1%	81,5%
TOULOUSE – BAYONNE – HENDAYE	80,7%	78,8%
CLERMONT-FERRAND – BEZIERS	91,4%	85,1%
CLERMONT-FERRAND – LYON	93,5%	96,4%
<i>Sous-total Lignes aménagement du territoire</i>	82,7%	81,8%
PARIS – CAEN – CHERBOURG/TROUVILLE	86,8%	81,8%
PARIS – ROUEN – LE HAVRE	91,0%	84,6%
PARIS – GRANVILLE	89,7%	87,4%
CAEN – LE MANS – TOURS	89,5%	91,2%
<i>Sous-total Lignes normandes</i>	89,2%	84,2%
PARIS – AMIENS – BOULOGNE	89,9%	85,7%
PARIS – ST QUENTIN – MAUBEUGE/CAMBRAI	89,9%	87,3%
<i>Sous-total Lignes du Nord</i>	89,9%	86,4%
PARIS – TOULOUSE – LATOUR DE CAROL/RODEZ	91,4%	91,1%
PARIS – BRIANCON	64,2%	83,0%
<i>Sous-total Nuit</i>	81,5%	89,1%
TOTAL (Intercités de jour – 10min)	87,1%	83,3%
TOTAL (Intercités de nuit – 15min)	81,5%	89,1%

Source : SNCF Intercités 2018

ANNEXE 4 : FRÉQUENTATION PAR LIGNE

	Cumul 2017 <i>(en millions de voyageurs-km)</i>	Cumul 2018 <i>(en millions de voyageurs-km)</i>
PARIS-LIMOGES – TOULOUSE	957	924
PARIS – CLERMONT-FERRAND	584	551
BORDEAUX – MARSEILLE	825	705
<i>Sous-total Lignes structurantes</i>	2 366	2 180
NANTES – BORDEAUX	147	116
NANTES – LYON	91	104
TOULOUSE – BAYONNE – HENDAYE	70	54
CLERMONT-FERRAND – BEZIERS	10	10
CLERMONT-FERRAND – LYON	23	10
<i>Sous-total Lignes aménagement du territoire</i>	340	293
PARIS – CAEN – CHERBOURG/TROUVILLE	925	831
PARIS – ROUEN – LE HAVRE	773	734
PARIS – GRANVILLE	173	176
PARIS – EVREUX – SERQUIGNY	6	6
CAEN – LE MANS – TOURS	36	33
<i>Sous-total Lignes normandes</i>	1 914	1 779
PARIS – AMIENS – BOULOGNE	311	324
PARIS – ST QUENTIN – MAUBEUGE/CAMBRAI	238	243
<i>Sous-total Lignes du Nord</i>	549	567
PARIS – TOULOUSE – LATOUR DE CAROL/RODEZ	216	161
PARIS – BRIANCON	85	85
<i>Sous-total Nuit</i>	303	246
TOTAL	5472	5065

Source : SNCF Intercités 2018 (FC12k)