



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

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 2015

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

Année 2015

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, est entré en vigueur le 3 décembre 2009. Ce règlement prévoit l'octroi d'une compensation financière aux opérateurs de service public en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public. A compter de 2011, la continuité d'exploitation des trains d'équilibre du territoire, permise par la compensation par l'Etat du déficit d'exploitation, impliquait donc la mise en place d'une contractualisation entre l'Etat et la SNCF définissant les obligations de service public et les compensations éventuelles.

Par la signature de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) le 13 décembre 2010, l'Etat est devenu autorité organisatrice (AO) de ces trains au 1^{er} janvier 2011. La convention, d'une durée initiale de trois ans, prolongée à deux reprises par voie d'avenant d'un an chacun, 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 de plusieurs dizaines 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.

Le présent rapport comporte trois parties.

Il expose en premier lieu les obligations de service public attribuées exclusivement à SNCF Mobilités, puis détaille les modalités du versement de la compensation financière, avant de dresser le bilan pour l'année 2015 de la qualité et de l'efficacité de l'offre conventionnée réalisée.

Sommaire

I.	LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC	7
	a. Les obligations de service public sont exclusivement attribuées à SNCF Mobilités	7
	b. Les obligations de service public sont définies par la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire	7
	c. Les obligations de service associées à l'offre de référence	8
	d. La continuité du service	8
	e. Les obligations de qualité de service	8
	f. Les principales évolutions conventionnelles en 2015	8
II.	LA COMPENSATION OCTROYEE PAR L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TET	11
	a. Les charges d'exploitation	11
	b. Les produits d'exploitation	11
	c. Un plan pluriannuel d'investissement pour la rénovation du matériel roulant existant	12
III.	BILAN DE LA QUALITE ET DE L'EFFICACITE DE L'OFFRE DE SERVICE REALISEE EN 2015	13
	a. Bilan sur l'offre TET réalisée en 2015	13
	b. Une attention particulière portée à la qualité du service offert	14
	c. Des indicateurs de performance financière pour évaluer l'efficacité de l'offre	16
IV.	POURSUITE DU CONVENTIONNEMENT DES TET A PARTIR DE 2016	19
 Annexe 1 : Organisation et fonctionnement de la Mission autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire		 20
Annexe 2 : Offre réalisée par ligne et par direction déléguée de l'activité Intercités		21
Annexe 3 : Ponctualité terminus par ligne (à 10 mn pour les trains de jour et à 15 mn pour les trains de nuit)		22

I. LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

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

Ainsi que le permet l'article 5.6 du règlement OSP, l'Etat 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 13 décembre 2010, conclue pour une durée initiale de trois ans, prolongée par la suite à deux reprises par voie d'avenant d'un an chacun.

Ce conventionnement répond à l'objectif de garantir l'exploitation des trains d'équilibre du territoire en attribuant une compensation financière à SNCF Mobilités. Aussi, le monopole de SNCF Mobilités pour les services nationaux de transport ferroviaire, défini à l'article L2141-1 du Code des Transports, n'a pas été remis en cause.

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'Etat, 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'Etat 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 13 décembre 2010.

Selon les termes de l'article 7.1 de la convention, l'Etat 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'Etat 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) 2015, les principales gares desservies et les temps de parcours de référence.

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 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités.

L'annexe 2 décrit l'offre en vigueur en 2015 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 7.2 de la convention d'exploitation des TET, toute modification de la consistance de l'offre de référence définie à l'article 7.1 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 conventionnée est définie par des niveaux de prescription différenciés en termes de fréquence, de schémas de desserte mais aussi de services associés à l'offre de référence décrits à l'article 8 de la convention d'exploitation des TET : distribution des titres de transport (article 8.1), système billettique de l'exploitant (article 8.2), information en situation normale (article 8.3), services en gares et dans les points d'arrêts (article 8.4), services à bord (article 8.5), accessibilité des personnes à mobilité réduite (article 8.6).

d. La continuité du service

La convention TET applique les dispositions de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 relative à la continuité du service. En cas de grève, l'article 9.2.2 de 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 que la grève, l'article 9.2.3 prévoit l'élaboration d'un plan de transport adapté *ad hoc*.

e. Les obligations de qualité de service

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 2015 en matière d'offre et de qualité de service offert est détaillé dans le paragraphe III. b.

f. Les principales évolutions conventionnelles en 2015

Les modifications de desserte sont effectuées pour tenir compte du programme de travaux particulièrement lourd mis en œuvre sur le réseau ferroviaire.

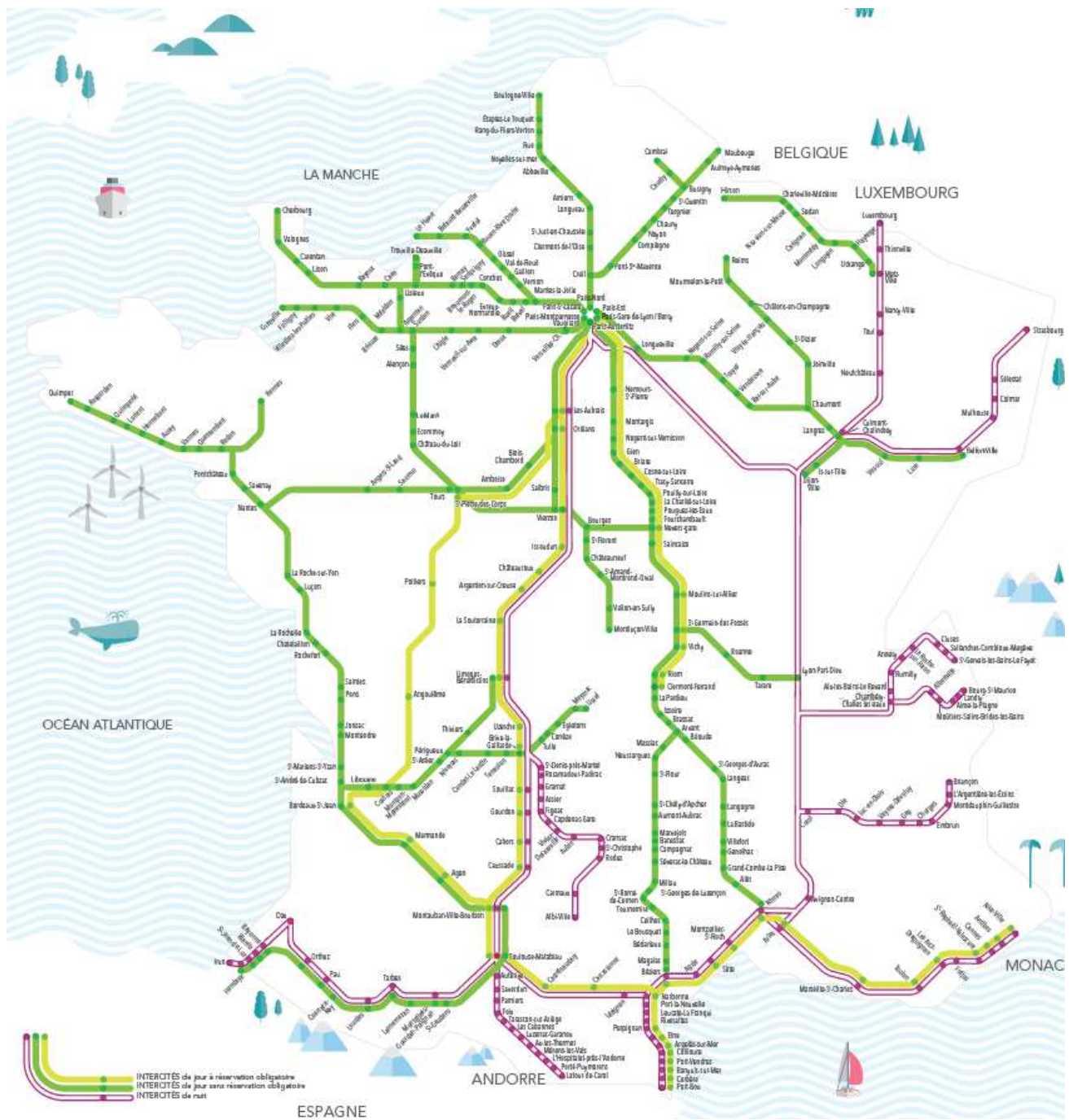
Une nouvelle desserte a été mise en place pour les lignes Paris – Amiens – Boulogne et Paris – St Quentin – Maubeuge / Cambrai. Ces modifications doivent permettre de mieux répartir l'offre entre TER Picardie et TET, notamment sur le nœud de Creil (jonction des lignes Paris – Creil, Paris – Amiens, et Paris – Saint-Quentin), d'améliorer la robustesse de la desserte afin d'éviter d'éventuels retards en cascade sur ces lignes à fort trafic et d'absorber la croissance des flux voyageurs anticipée dans les prochaines années.

Si cette nouvelle desserte offre le même nombre d'allers-retours et d'arrêts qu'en 2014, elle a par contre requis un décalage des horaires de 20 à 30 minutes sur les deux lignes par rapport au service annuel 2014.

Concernant les lignes de nuit, on note les trois évolutions suivantes :

- suppression de la patte Luchon sur la ligne Paris – Latour-de-Carol / Cerbère, à la suite de la fermeture de la ligne entre Montréjeau et Luchon depuis octobre 2014 pour causes de travaux sur l'infrastructure ;
- réduction d'offre sur la ligne Luxembourg / Strasbourg – Nice / Cerbère, avec une limitation des circulations aux vendredis, samedis et dimanches et suppression des sièges inclinables ;
- exploitation mutualisée des lignes Paris – Nice et Paris – Briançon, sur une année pleine en 2015, à la suite de sa mise en place en avril 2014.

Enfin, l'année 2015 a été marquée par la réduction de l'offre sur la relation Toulouse – Bayonne – Hendaye. L'offre initiale 2015 commandée comptait cinq allers-retours (trois entre Toulouse et Bayonne, deux entre Toulouse et Hendaye). Du fait de contraintes d'infrastructure et notamment de l'augmentation du temps de parcours de 50 minutes, la desserte a dû être limitée à quatre allers-retours (dont un Toulouse – Hendaye).



Source : Intercités

Figure 1 - Carte des dessertes TET de jour et de nuit effectuées en 2015²

² Des lignes Intercités 100 % Eco non conventionnées par l'Etat figurent également sur la carte : Paris-Bordeaux et Paris-Nantes.

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

Dans le cadre de la mise en œuvre du règlement européen OSP, le contrat de service public signé le 13 décembre 2010 pour les années 2011-2013 entre la SNCF et l'Etat, prolongé à deux reprises pour les années 2014 et 2015 par avenant annuel, prévoit le versement d'une compensation par l'Etat 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, le sixième avenant de la convention d'exploitation a fixé les modalités de définition de la contribution financière de l'Etat pour 2015. Son montant a été porté à 333 M€ pour tenir compte de l'augmentation du déficit d'exploitation.

Ce déficit est établi à partir des charges et produits d'exploitation décrits ci-après.

a. 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'Etablissement Public de la Sécurité Ferroviaire (EPSF) et à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), 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 **16.1.3**, 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.

b. Les produits d'exploitation

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

c. Un plan pluriannuel d'investissement pour la rénovation du matériel roulant existant

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. Or le parc du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire est ancien, les locomotives ayant de 30 ans pour les locomotives électriques à près de 45 ans pour les locomotives thermiques de moyenne d'âge et les voitures ayant plus de 36 ans de moyenne d'âge, et n'offre plus la qualité de service attendue par la clientèle, quand il ne conduit pas à arrêter des circulations. Seuls les automoteurs ont une moyenne d'âge de l'ordre d'une quinzaine d'années.

Dans ce contexte, 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 régénération du matériel roulant existant à hauteur d'environ 400 M€ pour la période 2011-2015. Ce plan poursuit les opérations de régénération du matériel roulant qui ont été engagées par SNCF Mobilités avant la signature de la convention.

Ce programme d'investissement sera poursuivi dans la nouvelle convention d'exploitation.

III. BILAN DE LA QUALITE ET DE L'EFFICACITE DE L'OFFRE DE SERVICE REALISEE EN 2015

Devenu autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, l'Etat 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 2015

Conformément aux articles **7.1** et **9.1**, l'exploitant détermine le taux de réalisation de l'offre conventionnée en soustrayant à l'offre conventionnelle les 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 t.km qui n'ont pu être réalisés en raison des travaux d'infrastructure et pour lesquels SNCF Réseau n'a pas attribué de sillons ne sont pas pris en compte.

Il en résulte un pourcentage de 1,6% de suppressions décomptées conventionnellement en 2015, inférieur au seuil des 3% au-delà duquel une pénalité pour non réalisation de l'offre aurait été appliquée.

En prenant en compte les circulations effectivement décomptées par le gestionnaire d'infrastructure, la réalisation du plan de transport s'établit à 32,9 Mt.km, soit 90,8 % 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 :

- 47 % de suppressions du fait de grèves dont le mot d'ordre est national.
- 34 % de suppressions de trains pour des aléas dits normaux : des mouvements sociaux autres que nationaux, des problèmes de matériel, d'infrastructure ou de personnel de l'activité, etc.
- 19 % de suppressions en raison de cas de force majeure : agressions de personnes, de suicides, de trouble de santé des voyageurs, d'obstacles sur les voies ou encore de phénomènes climatiques exceptionnels.

Les principaux événements ayant eu des impacts sur l'offre en 2015

L'année 2015 a été marquée par :

- les difficultés rencontrées en début d'année sur les lignes du Nord (Paris – Amiens – Boulogne et Paris – Saint-Quentin – Maubeuge / Cambrai) en lien avec la nouvelle grille horaire qui a nécessité un léger ajustement des arrêts à Creil.
- trois éboulements et glissements de terrain qui ont été à l'origine de plans de transports adaptés entraînant notamment l'interruption de la ligne du Cévenol (Clermont – Nîmes) entre le 28 avril et le 18 décembre 2015.

- deux accidents de passage à niveau importants qui ont également perturbé la circulation des trains, en particulier l'accident au passage à niveau de Nangis en avril qui a compromis la circulation des trains sur l'axe Paris – Troyes – Belfort du 21 au 25 avril (76 trains suppressions de trains).

- deux fortes vagues de chaleurs au mois de juin 2015 qui ont eu un impact sur la régularité des trains, en particulier sur les lignes Paris – Limoges – Toulouse, Paris – Orléans – Tours et Paris – Troyes – Belfort, du fait des mesures de limitations de vitesse prises en région parisienne pour préserver la voie et les caténaires.

b. Une attention particulière portée à la qualité du service offert

L'AO veille à l'amélioration de la qualité de service des trains d'équilibre du territoire à travers le suivi de la ponctualité des trains, du confort et de l'information des voyageurs à bord des trains. A 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 devant reposer sur la base de critères pertinents, fiables, objectifs et mesurables, des indicateurs centrés sur la perception de la qualité de service par les voyageurs, aux objectifs chiffrés, ont été complétés par l'avenant n°1 à la convention TET, de manière à s'appuyer sur la démarche globale de l'entreprise entamée en 2011 généralisant les sondages auprès des voyageurs.

Depuis 2012, ce sont donc 8 indicateurs de qualité de service, assortis d'objectifs annuels, qui 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 8 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.

Dans la continuité de la tendance de l'année 2014 (89,5%), les résultats des trains de jour en matière de ponctualité terminus à 10 minutes se sont établis à 89,4% pour l'année 2015 (pour un objectif à 88,0%). Pour les trains de nuit, le niveau de ponctualité terminus mesurée à 15 minutes a régressé par rapport à 2014 (89,8%) pour s'établir à 89,3% en 2015, mais reste supérieur de 2,3 points à l'objectif conventionnel.

	Objectif 2015	Résultats 2015
Ponctualité terminus à 10 min (trains de jour)	88,0 %	89,4 %
Ponctualité terminus à 15 min (trains de nuit)	87,0 %	89,3 %

Source : données SNCF 2015.

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, avec en particulier :

- le plan « Impact Normandie » qui a succédé aux plans d'actions « lignes sensibles » et « Impulsion » mis en place depuis 2011. Il couvre les lignes Paris – Caen – Cherbourg, Paris – Rouen – Le Havre et Paris – Granville. Il s'agit essentiellement d'une démarche managériale et d'amélioration continue de la régularité et de la qualité de service, au travers notamment des engagements suivants : améliorer les compositions des trains par des actions ciblées en 2015 sur les ateliers de maintenance et sur le matériel roulant, fiabiliser et assurer une meilleure gestion des circulations, améliorer l'information et le service offert aux clients tout en poursuivant la rénovation des infrastructures.

- un suivi particulier qui est maintenu par l'exploitant sur la ligne Bordeaux – Marseille – Nice, dans le cadre de la démarche engagée avec le comité national de la régularité, pour la mobilisation des quatre régions traversées par la ligne ;

- le plan « Priorité Ligne 4 » qui a succédé en décembre 2013 au plan d'actions déjà existant courant 2013, engagé pour améliorer la satisfaction de la clientèle sur la ligne Paris – Troyes – Belfort. Du fait des très bons résultats concernant la régularité enregistrés sur la ligne en 2015 (taux de 92,1% en 2015, en progression de 1,2 point par rapport à l'année 2014), le plan « Priorité Ligne 4 » a pris fin courant 2015.

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.

De manière générale, la satisfaction des clients Intercités par rapport aux indicateurs de confort s'est améliorée en 2015 par rapport à 2014 : on note une progression de 0,5 point de l'indicateur de satisfaction sur la globalité du voyage (88,4% en 2014), une amélioration de 1,5 point sur la propreté du train (79,1% en 2014) et une augmentation de 2,9 points sur la propreté des toilettes (46,6% en 2014). Le taux de satisfaction sur les produits de restauration à bord augmente également de 1,4 point (82,3% en 2014).

	Objectif 2015	Résultats 2015
Taux de satisfaction globale	80,0 %	88,9 %
Taux de satisfaction sur la propreté du train	80,0 %	80,6 %
Taux de satisfaction sur la propreté des toilettes	65,0 %	49,5 %
Taux de satisfaction sur les produits de restauration	85,0 %	83,7 %

Source : données SNCF 2015 - enquêtes de satisfaction clientèle

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 2015, toutes lignes confondues, le taux de satisfaction voyageur pour l'information reçue en situation normale a atteint 95,7% et dépassé l'objectif conventionnel. Il a progressé de 2,1 points par rapport à 2014. Avec un résultat de 62,7% en 2015, le taux de satisfaction pour l'information reçue en situation perturbée est supérieur à l'objectif conventionnel de 60%, mais est en régression de 1,6 point par rapport au résultat de 2014 (64,3%).

Taux de satisfaction voyageur sur l'information reçue :	Objectif 2015	Résultats 2015
- en situation normale	87,0 %	95,7 %
- en situation perturbée	60,0 %	62,7 %

Source : données SNCF 2015 - enquêtes de satisfaction clientèle

c. Des indicateurs de performance financière pour évaluer l'efficacité de l'offre

Du fait du financement de la contribution financière de l'Etat 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 associés à des objectifs permettent d'apprécier l'efficacité de l'activité des trains d'équilibre du territoire. Ces données sont issues des documents suivants relatifs au CAS « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » : le rapport annuel de performances (RAP) annexé au projet de loi de règlement pour 2015 et le projet annuel de performances (PAP) annexé au projet de loi de finances 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	2014 Réalisation	2015 Prévision	2015 Réalisation
Contribution à l'exploitation ramenée aux véhicules-kilomètres	€ / véhicules-km	5,27	5,41	6,14
Contribution au matériel roulant rapportée aux véhicules-kilomètres	€ / véhicules-km	3,52	3,18	3,37

Source des données : RAP 2015 et PAP 2017.

La contribution à l'exploitation a été calculée à partir de l'écart entre les charges d'exploitation et la somme des produits (produits du trafic et compensations tarifaires). Elle est rapportée au nombre de véhicules-kilomètres et s'élève à 5,41 €/trains.km en 2015, valeur en hausse par rapport à 2014. Cette augmentation de l'indicateur par rapport à la réalisation 2014 s'explique en partie par la hausse de la compensation versée pour prendre en compte l'augmentation du déficit d'exploitation des TET.

La contribution au matériel roulant est la somme des amortissements et des frais financiers au titre des investissements réalisés dans le cadre d'un programme pluriannuel d'investissements prévu dans la convention et de ceux pour les investissements non amortis à la date de la signature de la convention. Cette contribution est rapportée aux véhicules-kilomètres en se basant sur les véhicules-kilomètres prévus par l'exploitation, soit les trains-kilomètres. Elle s'élève à 3,37 €/trains.km en 2015 (quasi-stabilité entre 2014 et 2015).

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

	Unité	2014 Réalisation	2015 Prévision	2015 Réalisation
Taux de remplissage	%	36	36	33

Source des données : RAP 2015 et PAP 2017.

Le taux de remplissage est le rapport entre le nombre total de voyageurs-kilomètres et le nombre total de véhicules-kilomètres, divisé par le nombre moyen de places offertes par train, soit 600 places. Ce taux est en baisse, la demande de mobilité étant en effet en diminution sur le marché de la clientèle « loisirs ».

- L'indicateur de régularité, qui mesure la proportion des trains de jour arrivant avec moins de 10 minutes de retard, a été complété à compter de 2012 d'un indicateur de la régularité à 15 minutes des trains de nuit afin de renseigner le Parlement sur l'amélioration de la qualité et de la régularité des TET.

- De même, il est rendu compte à compter de 2012 du nombre de trains supprimés du fait d'une défaillance du matériel roulant, afin de rendre compte de l'intérêt du plan pluriannuel d'investissement mis en œuvre par la convention TET et de l'amélioration de la qualité de service vis-à-vis des voyageurs. En 2015, 0,36 % de trains ont été supprimés en raison d'une défaillance du matériel roulant, contre 0,28 % l'année précédente. Cette valeur de 0,36 % s'explique en raison du vieillissement du matériel roulant dont la moyenne d'âge est déjà très élevée, et des problèmes de maintenance ponctuellement rencontrés en Normandie en début d'année.

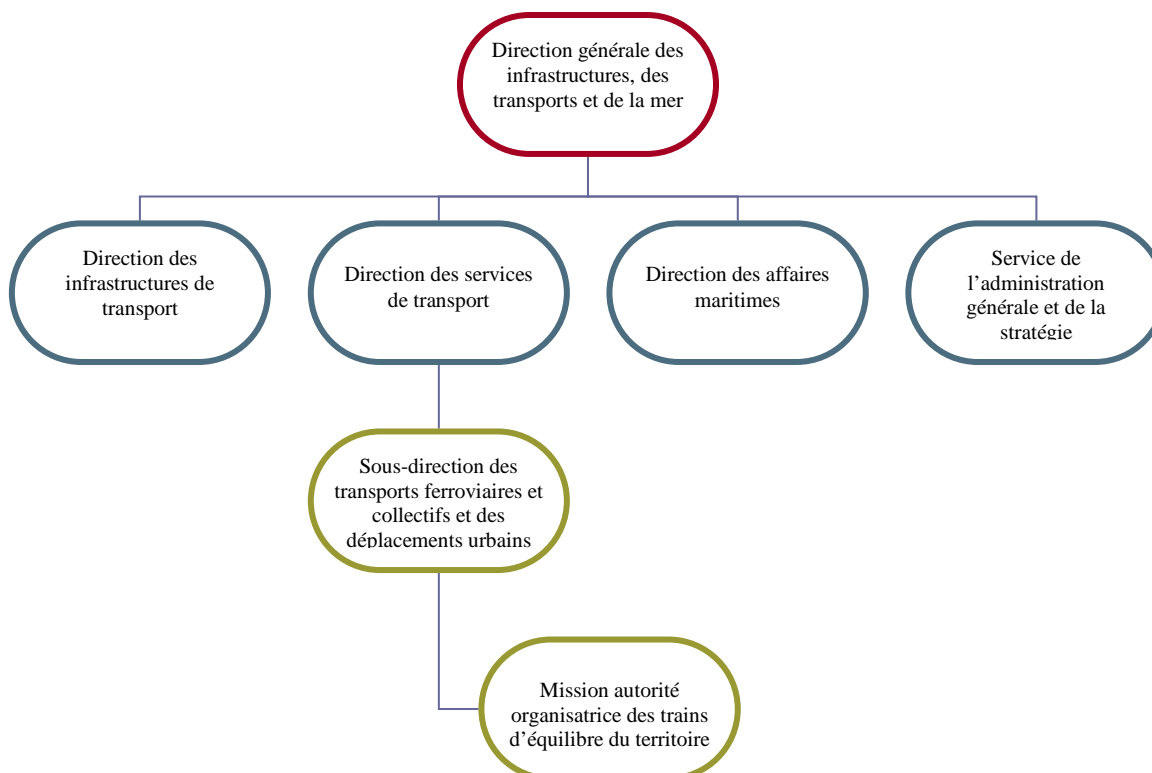
- En complément de ces indicateurs, l'Etat dispose d'un pouvoir de contrôle et d'audit sur l'ensemble de l'exécution des missions de service public relevant du périmètre des trains d'équilibre du territoire et doit être tenu régulièrement informé selon l'article 18.2 de la convention TET.

IV. POURSUITE DU CONVENTIONNEMENT DES TET A PARTIR DE 2016.

Dans le cadre de la feuille de route du Gouvernement pour l'avenir des TET, l'Etat s'est engagé à ce que la convention d'exploitation 2011-2015 soit renouvelée pour la période 2016-2020. Cette nouvelle convention doit tenir compte des différentes mesures engagées par l'Etat pour moderniser et redresser l'offre TET, sur la base des préconisations de la commission "TET d'avenir" présidée par Philippe Duron, et notamment les résultats des négociations engagées avec les régions depuis l'été 2015, conduisant plusieurs d'entre elles à devenir autorités organisatrices de lignes aujourd'hui 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 l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), en application du décret n°2008-680 du 9 juillet 2008. A 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 5 portefeuilles de lignes disjointes relevant chacun d'un chef de zone : Nord-Normandie, Est, Centre-Sud (lignes au départ de Paris-Austerlitz), Atlantique-Méditerranée et les lignes de nuit. La mission est également organisée selon des problématiques transversales attribuées aux chargés de zones : le renouvellement du matériel roulant, le suivi de l'offre, la qualité de service 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 et par direction déléguée de l'activité Intercités

	Réalisation par rapport à l'offre contractuelle	TKm 2015 issus de la facturation de SNCF Réseau
Source	Bilan annuel Intercités 2015	SNCF
Ligne	%	En milliers de Tkm
PARIS-ROUEN-LE HAVRE	99,2%	2 799,8
PARIS-CAEN-CHERBOURG/TROUVILLE	99,6%	3 313,7
PARIS-GRANVILLE	99,2%	1 073,7
PARIS-EVREUX-SERQUIGNY	100,0%	90,8
CAEN-LE MANS-TOURS	99,4%	394,7
Total Normandie	99,4%	7 672,7
PARIS-LIMOGES-TOULOUSE-CERBERE	99,6%	4 087,9
PARIS-ORLEANS-TOURS	99,3%	1 692,1
PARIS-BOURGES-MONTLUCON	99,6%	832,0
PARIS-MONTARGIS-NEVERS	99,4%	643,0
PARIS-CLERMONT-FERRAND	99,8%	2 247,6
CLERMONT-FERRAND - NIMES	96,8%	101,3
CLERMONT-FERRAND - BEZIERS	98,8%	247,3
Total Paris Centre Sud	99,5%	9 851,2
HIRSON-METZ	99,6%	237,3
PARIS-TROYES-BELFORT	97,8%	2 137,0
REIMS-DIJON	99,8%	24,3
PARIS-AMIENS-BOULOGNE	99,4%	1 521,5
PARIS-ST QUENTIN-MAUBEUGE/CAMBRAI	99,5%	1 326,0
Total Nord Est	98,8%	5 246,1
NICE-MARSEILLE-TOULOUSE-BORDEAUX (TRANSVERSALE SUD)	98,5%	3 211,5
QUIMPER-NANTES-BORDEAUX-TOULOUSE	99,1%	1 510,0
BORDEAUX-LYON	97,3%	244,6
NANTES-LYON	98,9%	590,5
TOULOUSE-HENDAYE	99,2%	819,5
Total Atlantique Méditerranée	98,7%	6 376,1
PARIS-NICE/BRIANCON	98,7 %	878,4
PARIS-SAVOIE	100,0%	347,7
PARIS-CERBERE /LATOUR DE CAROL (COTE VERMEILLE)	98,2%	756,3
PARIS-TOULOUSE / RODEZ-CARMAUX-ALBI (OCCITAN)	99,6%	607,8
PARIS-TARBES-HENDAYE (PALOMBE BLEUE)	99,4%	461,2
LUXEMBOURG/STRASBOURG-NICE/CERBERE	98,6%	741,2
Total nuit	98,9%	3 792,6
Total hors grèves nationales	99,2%	-
Total y compris grèves nationales	98,4%	32 938,6

Annexe 3 : Ponctualité terminus par ligne (à 10 mn pour les trains de jour et à 15 mn pour les trains de nuit)

Libellé relations	2015
PARIS - ROUEN - LE HAVRE	92,2%
PARIS - CAEN - CHERBOURG / TROUVILLE - DEAUVILLE	89,3%
PARIS - GRANVILLE	89,5%
CAEN - LE MANS - TOURS	93,0 %
Sous-total Normandie (Trains de jour)	90,9%
PARIS - LIMOGES - TOULOUSE - CERBÈRE	86,6%
PARIS - ORLÉANS - TOURS	91,2%
PARIS - MONTARGIS - COSNE - NEVERS	89,4%
PARIS - BOURGES - MONTLUÇON	89,9%
PARIS - CLERMONT-FERRAND	88,9%
CLERMONT - NÎMES	93,1%
CLERMONT - BÉZIERS	92,7%
Sous-total Paris Centre Sud (Trains de jour)	89,5%
HIRSON - CHARLEVILLE - METZ	97,4%
PARIS - TROYES - BELFORT	92,1%
REIMS - DIJON	95,0%
PARIS - AMIENS - BOULOGNE	89,6%
PARIS - SAINT-QUENTIN - MAUBEUGE / CAMBRAI	89,7%
Sous-total Nord Est (trains de jour)	91,0%
NICE - MARSEILLE - TOULOUSE - BORDEAUX	74,2%
QUIMPER - NANTES - BORDEAUX - TOULOUSE	82,8%
BORDEAUX - LYON	94,7%
NANTES - TOURS - LYON	85,4%
TOULOUSE - HENDAYE	90,3%
Sous-total Atlantique Méditerranée (trains de jour)	82,8%
PARIS - BRIANÇON - NICE	80,1%
PARIS - BOURG-SAINT-AURICE / SAINT-GERVAIS	93,2%
PARIS - CERBÈRE / LATOUR DE CAROL	90,9%
PARIS - TOULOUSE / RODEZ - CARMAUX - ALBI	95,1%
PARIS - TARBES - HENDAYE	89,7%
LUXEMBOURG / STRASBOURG - NICE / CERBÈRE	87,6%
Sous-total trains de nuit	89,3%
Total trains de jour	89,4%
Total trains de nuit	89,3%

Pour mémoire, objectifs conventionnels

Trains de jour	88,0%
Trains de nuit	87,0%