



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**DIRECTION GÉNÉRALE DES
INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS
ET DES MOBILITÉS**

**DIRECTION DES TRANSPORTS
FERROVIAIRES ET FLUVIAUX ET DES
PORTS**

Sous-direction des services ferroviaires
Mission autorité organisatrice des trains

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

Année 2021

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

Année 2021

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 Mobilités¹ (depuis SNCF Voyageurs) ont signé une nouvelle convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) pour les années 2016 à 2020. Cette convention a été prolongée pour l'année 2021 par voie d'avenant, en date du 30 août 2020. Celle-ci définit les obligations de service public que SNCF Voyageurs, 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 existant². Elle prévoit l'exploitation d'une douzaine de lignes de transport, majoritairement de longue distance, répondant à des demandes de déplacement variées, regroupant les trains exploités par SNCF Voyageurs 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 2021 pour les TET, puis les obligations de service public attribuées exclusivement à SNCF Voyageurs, détaille ensuite les modalités du versement de la compensation financière d'exploitation puis les investissements réalisés en matière de matériel

¹ Les activités de SNCF Mobilités en lien avec les TET étant été reprises par SNCF Voyageurs à compter du 1^{er} janvier 2020, c'est sous ce dernier nom que sera nommé l'exploitant dans ce rapport, y compris sur des événements antérieurs aux nouveaux statuts de l'exploitant

² La régénération du matériel roulant fait l'objet de conventions spécifiques avec l'AFIT France

roulant, avant de dresser le bilan pour l'année 2021 de la qualité et de l'efficacité de l'offre conventionnée réalisée.

SOMMAIRE

I.	LA PROLONGATION DE LA CONVENTION 2016-2020.....	5
01)	<i>La convention d'exploitation 2016-2020.....</i>	5
02)	<i>La reprise de certaines lignes par les régions.....</i>	5
03)	<i>Le cas particulier des trains de nuit.....</i>	5
04)	<i>La préparation de l'ouverture à la concurrence des TET.....</i>	6
II.	LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC.....	7
01)	<i>Les obligations de service public sont exclusivement attribuées à SNCF Voyageurs.....</i>	7
02)	<i>Les obligations de service public sont définies par la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire.....</i>	7
03)	<i>Les obligations de service associées à l'offre de référence.....</i>	8
04)	<i>La continuité du service.....</i>	8
05)	<i>Les obligations de qualité de service.....</i>	8
06)	<i>Les principales évolutions conventionnelles en 2021.....</i>	9
III.	LA COMPENSATION OCTROYEE PAR L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TET.....	11
01)	<i>La compensation d'exploitation versée au titre de l'exercice 2021.....</i>	11
02)	<i>Les charges d'exploitation.....</i>	11
03)	<i>Les produits d'exploitation.....</i>	12
IV.	LES INVESTISSEMENTS RELATIFS AU MATERIEL ROULANT DES TET.....	12
01)	<i>Le programme d'investissement prévu dans le cadre de la convention 2016-2021.....</i>	12
02)	<i>Le renouvellement progressif du matériel roulant des lignes TET.....</i>	13
V.	BILAN DE LA QUALITE ET DE L'EFFICACITE DE L'OFFRE DE SERVICE REALISEE EN 2021.....	15
01)	<i>Bilan sur l'offre TET réalisée en 2021.....</i>	15
02)	<i>Une attention particulière portée à la qualité du service.....</i>	17
03)	<i>Des indicateurs de performance financière pour évaluer l'efficacité de l'offre.....</i>	19
	ANNEXE 1 : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA MISSION AUTORITE ORGANISATRICE DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE.....	23
	ANNEXE 2 : OFFRE REALISEE PAR LIGNE.....	24
	ANNEXE 3 : REGULARITE PAR LIGNE.....	25
	ANNEXE 4 : FREQUENTATION PAR LIGNE.....	26

I. La prolongation de la convention 2016-2020

Une convention a été établie pour la période 2016-2020. Afin de poursuivre l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, un avenant a été signé le 30 août 2020 prolongeant ladite convention pour l'année 2021.

01) 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 le député 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 auparavant TET. Elle tient également compte des préconisations de l'audit que le précédent Gouvernement avait confié à l'inspection générale des finances et au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dont le contenu a été rendu public en juillet 2016, en vue d'améliorer l'efficacité économique des TET. Les efforts de l'opérateur en matière de productivité, de transparence et de dynamisme commercial y sont également inscrits. Elle intègre donc les progrès attendus de la part de l'opérateur, tant en termes de qualité du service que de redressement de l'équilibre économique.

Cette convention a par ailleurs fait l'objet de cinq avenants, respectivement signés le 2 août 2018, le 1^{er} février 2019, le 26 février 2020, le 30 juin 2020 et le 30 août 2021.

Le cinquième avenant a notamment permis de mettre à jour la trajectoire financière de la convention conformément aux travaux de première révision menés par l'État et SNCF Voyageurs. Les travaux entrepris ont permis de converger sur une amélioration du déficit prévisionnel des TET de 106,7 M€ sur la période 2017-2020. Il a également prolongé la convention pour l'année 2021.

02) LA REPRISE DE CERTAINES LIGNES PAR LES REGIONS

17 lignes TET ont été reprises par 5 régions durant la convention 2016-2021 :

- Au 1^{er} janvier 2017 : Hirson – Metz et Reims – Dijon par la région Grand-Est ;
- Au 1^{er} janvier 2018 : Paris – Troyes – Belfort par la région Grand-Est ; Paris – Orléans – Tours, Paris – Bourges – Montluçon et Paris – Montargis – Nevers par la région Centre-Val de Loire ; Bordeaux – La Rochelle, Bordeaux – Limoges et Bordeaux – Ussel par la région Nouvelle-Aquitaine ; Clermont-Ferrand – Nîmes par la région Occitanie ;
- Au 1^{er} janvier 2019 : Paris – Amiens – Boulogne et Paris – Saint-Quentin – Maubeuge / Cambrai par la région des Hauts-de-France ;
- Au 1^{er} janvier 2020 : Paris – Caen – Cherbourg, Paris – Rouen – Le Havre, Paris – Granville, Paris – Evreux – Serquigny et Caen – Le Mans – Tours par la région Normandie.

03) LE CAS PARTICULIER DES TRAINS DE NUIT

Il a été décidé en 2015 d'arrêter progressivement le financement des lignes de nuit, 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, et Rodez / Latour-de-Carol, que le précédent Gouvernement a décidé de maintenir dans le cadre de la convention d'exploitation conclue avec SNCF Voyageurs pour la période 2016-2021.

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, notamment à l'issue de l'appel à manifestation d'intérêt d'avril 2016, SNCF Voyageurs a en conséquence été amenée à interrompre ces services sur une période s'étalant du 1er octobre 2016 au 12 décembre 2017.

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

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

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

Plus précisément, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit, dans la priorité n° 2 du rapport annexé, que « l'État étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, en veillant à son articulation avec le programme de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire et en précisant, en particulier, les conditions d'une amélioration de l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour répondre aux besoins de désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes de circulation ainsi que de liaisons nationales et intra-européennes et pour réduire l'empreinte écologique. Cette étude est transmise au Parlement ». Ce rapport a ainsi été remis au Parlement en mai 2021.

04) LA PREPARATION DE L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DES TET

La convention d'exploitation TET 2016-2021 s'inscrit également dans un contexte progressif d'ouverture à la concurrence des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.

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

Dans cette perspective et par anticipation à cette obligation d'ouvrir à la concurrence toutes les lignes TET à compter du 25 décembre 2033, le Gouvernement a souhaité ouvrir à la concurrence les lignes TET Nantes – Lyon et Nantes – Bordeaux comme le permet d'ores et déjà la loi NPF. C'est la raison pour laquelle il a fait publier au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) le 14 janvier 2019 un avis de pré-information (2019/S 009-017637) relatif à l'ouverture à la concurrence des lignes TET Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux en application de l'article 7.2 du règlement européen n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route révisé. L'objectif visé était une attribution du contrat dans le courant de l'année 2021. Toutefois, en décembre 2020, le gouvernement a déclaré sans suite cet appel d'offres de mise en concurrence³, du fait du nombre insuffisant de candidats dans un contexte de crise sanitaire.

II. Les obligations de service public

01) LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC SONT EXCLUSIVEMENT ATTRIBUEES A SNCF VOYAGEURS

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 Voyageurs, formalisé par la convention TET du 27 février 2017, conclue pour les années 2016 à 2021.

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

Le cahier des charges de SNCF Voyageurs a été modifié 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 Voyageurs. 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. »

02) LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC SONT DEFINIES PAR LA CONVENTION D'EXPLOITATION DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE

³ La procédure a été relancée en 2022.

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 (modifiée par l'avenant n°5 à la convention d'exploitation) de la convention recense les lignes exploitées à l'entrée en vigueur du service annuel (SA) 2021, les principales gares desservies et les temps de parcours de référence. Elle décrit l'offre en vigueur en 2021 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 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.

03) LES OBLIGATIONS DE SERVICE ASSOCIEES A L'OFFRE DE REFERENCE

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).

04) LA CONTINUITÉ DU SERVICE

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

05) LES OBLIGATIONS DE QUALITE 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 2021 en matière d'offre et de qualité de service offert est détaillé au titre V.

06) LES PRINCIPALES EVOLUTIONS CONVENTIONNELLES EN 2021

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 (l'« Occitan ») a été maintenue.

Dans le cadre du plan France Relance, le Gouvernement a décidé de remettre en service en 2021 deux lignes de nuit, Paris – Nice le 20 mai 2021, et Paris – Tarbes – Lourdes le 12 décembre 2021. Ainsi, à la fin de la période de validité de la convention 2016-2021, 4 lignes de nuit TET sont conventionnées : Paris – Briançon, Paris – Nice, Paris – Toulouse / Rodez (l'« Occitan »), Paris – Lourdes / Cerbère / Latour-de-Carol (le « Pyrénéen »).

Pour les lignes TET de jour, un quatrième aller-retour Nantes – Bordeaux a été mis en place à partir du 12 décembre 2021.

Toutefois, l'offre conventionnelle a été perturbée en 2021 par la réalisation de nombreux travaux ayant entraîné des périodes de fermeture de lignes, particulièrement longues sur deux lignes :

- La ligne Nantes – Bordeaux a été impactée par des travaux sur la partie Nantes – La Rochelle du 6 janvier 2020 au 30 juillet 2021 et sur l'ensemble de la ligne du 31 août au 6 novembre 2021. Des autocars de substitution ont été mis en place sur l'ensemble de la période. Ces travaux ont permis un gain de temps de parcours de l'ordre de 50 minutes ;
- La ligne de nuit Paris – Briançon a été interrompue du 15 mars au 11 décembre 2021, du fait de travaux entre Livron et Veynes. Une desserte ferroviaire de nuit de substitution Paris – Modane a été mise en place, ainsi que des autocars de substitution entre Modane et Embrun d'une part pour la desserte du Briançonnais, et entre Paris et Chorges d'autre part pour la desserte du Gapençais et du Diois.

Par ailleurs, la desserte entre Paris et Brive est restée réduite en semaine à 9 allers-retours au lieu de 10.

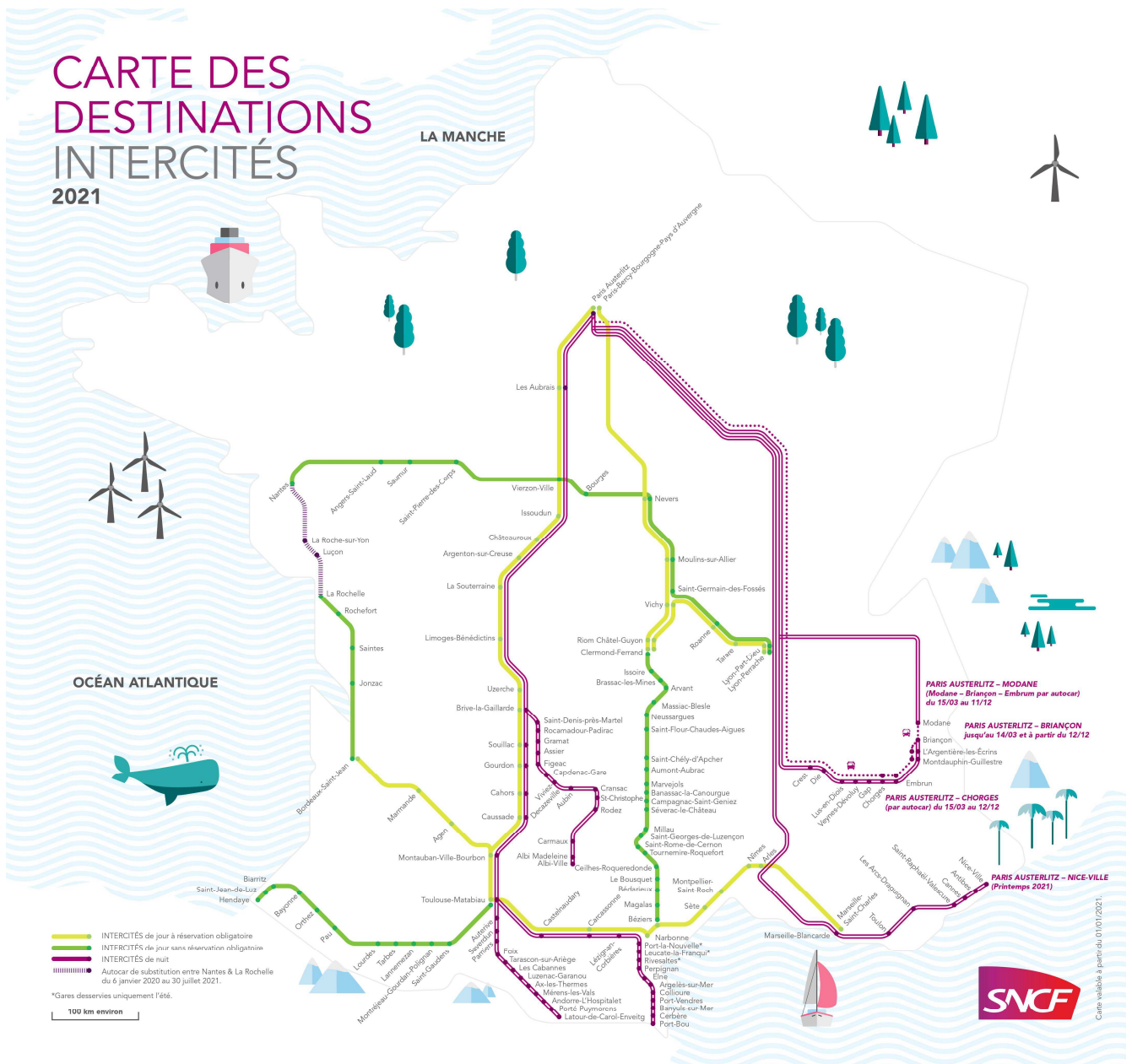


Figure 1 - Carte des dessertes TET de jour et de nuit au service annuel 2021⁴ (source : SNCF Intercités)

⁴ La desserte Clermont-Ferrand – Lyon indiquée sur la carte est conventionnée entre l'État et SNCF Voyageurs uniquement entre Clermont-Ferrand et Saint-Martin-Sail-les-Bains

III. La compensation octroyée par l’Autorité organisatrice des TET

01) LA COMPENSATION D’EXPLOITATION VERSEE AU TITRE DE L’EXERCICE 2021

Conformément au règlement européen OSP, la convention d’exploitation signée le 27 février 2017 pour les années 2016 à 2020 entre SNCF Voyageurs et l’État prévoit le versement d’une compensation par l’État à SNCF Voyageurs 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, prolongée par voie d’avenant pour l’année 2021.

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

Pour l’année 2021, un audit spécifique, tel que prévu par l’avenant 5 à la convention d’exploitation a été réalisé.

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

L’instruction par l’État de la facture transmise par SNCF Voyageurs a été réalisée. Un acompte d’un montant de 199,08 M€ a été versé en 2021 ; puis, le solde, sur la base de la facture produite a été versé en 2022. Le montant de compensation au titre de l’exploitation sur l’année 2021 est ainsi de 222,08 M€.

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

02) LES CHARGES D’EXPLOITATION

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

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

Enfin, les loyers des matériels roulants affectés à l’activité TET, décrits à l’article **6.2.1.2.2** de la convention d’exploitation, 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.

03) LES PRODUITS D'EXPLOITATION

Les recettes commerciales des TET sont perçues par l'exploitant. En outre, plusieurs compensations tarifaires sont perçues par SNCF Voyageurs. 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, l'augmentation de la moyenne d'âge du parc TET s'est ralentie et s'est établie à 39 ans en 2021. En effet, compensant partiellement les 43 ans des voitures, le parc des automoteurs des lignes Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Toulouse-Hendaye affiche 3,8 ans en moyenne. Il reste cependant plus de 1100 voitures, dont environ 1000 pour les TET de jour qui font l'objet de plusieurs opérations de renouvellement. Le reste du parc du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire reste ancien, les locomotives ayant à fin 2021 une moyenne d'âge de près de 37 ans pour les locomotives électriques de ligne et de plus de 51 ans pour les 3 locomotives thermiques de ligne, ce dernier parc étant complété par des locomotives récentes en location (environ 10 ans de moyenne d'âge)

01) LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT PREVU DANS LE CADRE DE LA CONVENTION 2016-2021

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 97,7 M€ sur la période 2016-2021, dont 5,2 M€ au titre de l'année 2021 hors plan de relance, 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 2016-2021. Ces investissements s'avèrent a posteriori plus faibles que le budget qui était prévu, soit 91,0 M€. Cet écart s'explique d'une part par les mouvements de grève qui ont affecté la production en 2019 et d'autre part par la crise sanitaire qui n'a pas permis de mener les opérations industrielles au même rythme que prévu, du fait du confinement, des absences pour maladie, et du retard dans la livraison des pièces.

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 Voyageurs (voir titre 0), via la refacturation dans les charges d'exploitation des loyers des matériels roulants affectés à l'activité TET.

A ce programme s'est ajoutée depuis 2020 la rénovation des voitures de nuit, financée au travers des conventions avec l'AFIT France dans le cadre de France Relance. En effet, 100 M€ ont été affectés à la relance des trains de nuit, 77 M€ pour la rénovation des voitures et 23 pour l'adaptation des installations fixes nécessaires pour ces trains. 71,3 M€ ont été versés en 2021 pour ces opérations.

02) LE RENOUVELLEMENT PROGRESSIF DU MATERIEL 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 Voyageurs, 34 premières rames neuves Coradia Liner bimodes (Alstom) ont ainsi été progressivement mises en service en 2016 et en 2017 sur trois lignes : 19 rames sur Paris-Troyes-Belfort (matériel transféré à la région Grand Est le 1^{er} janvier 2018 lors de la reprise de la ligne) et 15 rames mutualisées entre les lignes Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux.

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

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

Un appel d'offres spécifique aux lignes TET structurantes Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand avec une tranche optionnelle pouvant être commandée ultérieurement pour la ligne Bordeaux-Toulouse-Marseille a en outre été lancé fin 2016. Cette procédure s'est achevée en décembre 2019 par l'attribution du marché à l'entreprise CAF. Ces rames, dont la mise en service commerciale est prévue en 2025 et 2026, garantiront un haut niveau de confort et de services à bord adaptés aux longues distances (acoustique silencieuse, qualité des sièges, information des voyageurs à bord, vidéosurveillance, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, accueil des vélos, connectivité internet), et une vitesse de 200 km/h adaptées aux trajets et aux caractéristiques de l'infrastructure.

Le renouvellement du matériel roulant de la ligne Bordeaux-Marseille et des lignes de nuit dépendra de l'issue des réflexions engagées à la suite de l'élaboration du rapport d'étude sur le développement de nouvelles offres de TET demandé par la LOM et adressé au parlement en mai 2021⁵.

⁵ Les travaux du COI ont conclu qu'il semble donc pertinent de prévoir dès que possible le renouvellement par acquisition directe par l'État du matériel roulant de la transversale Sud par des rames Oxygène (AMLD) produites par CAF, en mobilisant la tranche conditionnelle des commandes déjà passées. Ce renouvellement devrait

intervenir à horizon 2027. S'agissant des trains de nuits, le COI appelle l'État à un arbitrage sur le montage de renouvellement dès 2023, assurant a minima la pérennité des lignes existantes.

V. Bilan de la qualité et de l'efficacité de l'offre de service réalisée en 2021

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

01) BILAN SUR L'OFFRE TET REALISEE EN 2021

Conformément aux articles 2.1 et 3.2 de la convention TET, 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 0,7 % de suppressions décomptées conventionnellement en 2021, supérieur au seuil des 0,1 % au-delà duquel une pénalité pour non réalisation est appliquée.

En prenant en compte les circulations effectivement décomptées par le gestionnaire d'infrastructure, la réalisation du plan de transport s'établit à 11,6 Mt.km, soit 99,3 % 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 :

- 62 % de suppressions de trains pour des aléas dits normaux ou des perturbations prévisibles du trafic : mouvements sociaux, problèmes de matériel, d'infrastructures ou de personnel de l'activité, etc.
- 38 % 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 2021

Après une année 2020 fortement marquée par la crise sanitaire liée à la Covid-19 ayant eu pour conséquence l'interruption totale des circulations sur la quasi-totalité des lignes TET pendant les périodes de confinement, entre mars et mai puis novembre, l'année 2021 a été de nouveau marquée par cette crise sanitaire, plus particulièrement lors du premier semestre où différentes mesures sanitaires (couvre-feu, confinement en avril, etc.) ont entraîné des réductions d'offre notables. L'offre a ainsi été réduite de 15% en janvier et février, puis 31% en mars, 43% en avril et 22% en mai et juin. Le plan de transport est revenu à une situation normale au début du mois de juillet.

Durant l'année 2021, les circulations des trains ont également été particulièrement affectées par les causes météorologiques : nombreuses suppressions à cause du givre sur Paris – Limoges – Toulouse et Toulouse – Hendaye et des périodes caniculaires et orageuses de fin juin à fin juillet. Les tempêtes ont en revanche eu un moindre impact qu'en 2020 (division par deux du nombre de suppressions), année durant laquelle des

tempêtes avaient causé beaucoup de suppressions (Ciara en février, Myriam en mars, Barbara en octobre, etc.).

Quelques mouvements sociaux ont impacté les lignes, mais de façon limitée, en comparaison aux années précédentes.

Plus particulièrement :

→ *Ligne Paris-Limoges-Toulouse*

La ligne a notamment été affectée par le givre qui a impacté plus de 100 trains, notamment sur la portion Brive-la-Gaillarde – Cahors. Les causes de retard liées au gestionnaire d'infrastructure sont restées prépondérantes avec notamment 243 trains impactés par un dérangement d'installation de signalisation pour 2 087 minutes perdues. Les pannes matériel ont impacté 94 trains pour 2 414 minutes perdues.

Comme chaque année, des week-end « POLT » ont impacté la ligne, tout en maintenant une offre pour les départs et retours de week-end. Des travaux entre Limoges et Salon-la-Tour entre le 17 mai et le 23 juillet ont ensuite interrompu les circulations entre Limoges et Brive tard le soir dans le sens impair, et tôt le matin dans le sens pair. Des autocars de substitution ont été mis en place, en correspondance avec l'offre ferroviaire entre Limoges et Paris.

→ *Ligne Paris-Clermont Ferrand*

La ligne a notamment été affectée par des limitations de vitesse pour travaux programmés qui ont impacté 377 trains pour 1 134 minutes perdues, notamment à Saint-Pierre-le-Moutiers, Moulins et Saincaize. Les pannes « matériel » ont impacté 79 trains pour 1 224 minutes perdues.

Des travaux entre Moulins et Saint-Germain-des-Fossés ont eu quelques impacts sur les circulations en soirée entre le 22 février et le 30 avril.

→ *Ligne Bordeaux – Marseille*

La ligne a notamment été affectée par des retards liés aux travaux de SNCF Réseau qui ont impacté 825 trains pour 4 167 minutes perdues. 347 trains ont été impactés par des interventions de police à bord, ce qui a entraîné 3 577 minutes perdues. Deux journées ont été particulièrement difficiles. Le 27 juillet, à la suite d'un incendie survenu entre Nissan et Colombier, 12 trains ont été supprimés, soit un taux de suppression de 87%. Ensuite, le 17 novembre, le heurt d'un véhicule au passage à niveau entre Tonneins et Port-Sainte-Marie par un train, a impacté 6 trains au total pour 651 minutes perdues.

→ *Ligne Nantes – Bordeaux*

La ligne a notamment été affectée par des problèmes liés à des passages à niveau, ayant impacté 71 trains pour 995 minutes perdues. Les actes de malveillance ont touché 65 trains pour 901 minutes perdues. Enfin, des pannes « matériel » ont conduit à supprimer 25 trains pour 488 minutes perdues.

En raison de travaux entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle entre le 6 janvier 2020 et le 30 juillet 2021, l'offre ferroviaire a été réduite à la portion La Rochelle – Bordeaux durant cette période. Des autocars de substitution ont été mis en place entre Nantes et La Rochelle, en correspondance avec l'offre ferroviaire.

→ *Ligne Nantes – Lyon*

La ligne a notamment été affectée par des problèmes liés à des passages à niveau, ayant impacté 237 trains pour 758 minutes perdues. La journée du 6 juillet a été particulièrement difficile : aux alentours de 17h30, les

poteaux d'un passage à niveau en gare de Nérondes ont été arrachés par un tracteur. Le retard accumulé était incompatible avec des travaux programmés. 100 voyageurs ont ainsi été pris en charge par 2 autocars.

→ Ligne Toulouse-Bayonne-Hendaye

La ligne a notamment été affectée par des problèmes liés à des passages à niveau, ayant impacté 175 trains pour 1 166 minutes perdues. Des actes de malveillance ont également touché 82 trains pour 1 795 minutes perdues. Enfin la journée du 17 décembre a été particulièrement difficile : la collision d'un TER avec une voiture sur un passage à niveau au niveau de Tournay a impacté 4 trains, avec report sur d'autres transporteurs et de nombreux retards.

→ Ligne Clermont Ferrand-Béziers

La ligne n'a subi quasiment aucun grand retard en 2022. Le 19 mai, une agression survenue la veille au soir sur un conducteur de TER a entraîné un arrêt de travail inopiné et massif (droit de retrait), entraînant 2 suppressions intégrales.

La ligne a été fermée entre Neussargues et St-Chély-d'Apcher entre le 1^{er} janvier et le 15 novembre. Elle a également été coupée entre Neussargues et Béziers entre le 5 juillet et le 17 septembre. Des autocars de substitution ont été mis en place.

→ Ligne de nuit Paris-Briançon

La ligne a notamment été affectée par le non-respect de marche tracée sur la voie unique Livron – Briançon, du fait d'un mauvais tracé de sillon, ayant impacté 170 trains pour 729 minutes perdues.

La ligne a été interrompue entre le 15 mars et le 10 décembre du fait de travaux sur la voie unique Livron – Veynes. Une offre ferroviaire de substitution Paris – Modane a été mise en place, ainsi que des autocars de substitution Modane – Briançon – Embrun et Paris – Chorges.

→ Ligne de nuit Paris-Occitan

La ligne a notamment été affectée par le non-respect de marche tracée lié à de mauvais tracés de sillons, ayant impacté 157 trains pour 739 minutes perdues. Le givre a également impacté 39 trains pour 750 minutes perdues.

Des travaux entre Limoges et Salon-la-Tour entre le 25 mai et le 23 juillet ont interrompu les circulations entre Paris et Rodez. Des autocars de substitution ont été mis en place de bout en bout durant l'ensemble de la période.

02) UNE ATTENTION PARTICULIERE PORTEE A LA QUALITE DU SERVICE

L'autorité organisatrice veille à l'amélioration de la qualité de service des TET à travers le suivi de la régularité des trains, du confort et de l'information des voyageurs. 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 régularité

La régularité des trains, définie relation par relation, est mesurée aux termes de l'annexe 7 de la convention TET en fonction d'un objectif propre à chaque ligne TET. Le résultat correspond au cumul annuel de la régularité à 5 minutes pour chacune des lignes de jour et de nuit, mesurée par l'outil Bréhat de SNCF Réseau, toutes causes confondues.

La régularité s'est améliorée en 2021 du fait principalement de l'impact négatif de la crise sanitaire liée à l'épidémie de la COVID-19 sur l'année 2020. Après une année 2020 marquée par l'interruption totale des circulations sur la quasi-totalité des lignes TET pendant les périodes de confinement, entre mars et mai puis

novembre, ainsi que les impacts durables de ces interruptions qui ont eu pour conséquence de retarder le départ des trains en gare (respect d'un mètre de distance, filtrages en gare, demande et vérification des attestations de déplacement, nombreuses pannes de locomotives à cause de l'immobilisation du matériel roulant pendant de longues semaines, etc.), un nombre moindre de retard a été constaté en 2021.

76 % des incidents sources des retards enregistrés ne relèvent pas de la responsabilité directe de l'exploitant. Ils sont répartis entre le gestionnaire d'infrastructure (38%), en grande partie à cause de dérangements d'installations, les causes externes (24%) et les autres transporteurs ferroviaires (14%).

Les retards causés par l'exploitant sont principalement dus aux avaries de matériels roulants notamment pour les plus vieillissants (âgé de plus de 40 ans) qui sont nombreuses : 12% pour l'ensemble des lignes TET.

Ainsi, en 2021, la régularité s'est établie respectivement à 75,7 % (69,9 % en 2020). Les services effectués sont en deçà des objectifs conventionnels imposés à l'opérateur ferroviaire pour huit lignes, mais au deçà pour deux lignes.

Régularité à 5 minutes	Objectif 2021	Résultats 2021
Paris – Limoges – Toulouse	84 %	79,7 %
Paris – Clermont-Ferrand	84 %	78,0 %
Bordeaux – Marseille	75 %	55,9 %
Nantes – Bordeaux	85 %	84,9 %
Nantes – Lyon	88 %	76,2 %
Toulouse – Hendaye	80 %	82,1 %
Clermont-Ferrand – Béziers	85 %	89,3 %
Clermont-Ferrand – St-Martin-Sail-les-Bains⁶	95 %	86,7 %
Paris – Briançon / Nice	80 %	73,4%
Occitan	86 %	85,0%

Source : SNCF Intercités 2021

Plusieurs actions ont été menées pour faire progresser la qualité du service :

- Mise en œuvre des actions communes avec SNCF RESEAU d'amélioration de la régularité dans le cadre de la démarche PERL (Performance Régularité Ligne) sur Paris - Clermont, la Transversale Sud et Paris – Limoges – Toulouse. Ce programme vise à améliorer la régularité par une action approfondie dans la gestion de l'infrastructure ;
- Poursuite du Plan de fiabilisation des locomotives BB26000 utilisées pour tracter le matériel Corail de certaines lignes TET ;
- Amélioration du pilotage opérationnel du parc automoteurs, locomotives et voitures, avec une meilleure coordination entre la Supervision Technique de la Flotte, les Centres de Maintenance et le Centre de Supervision Intercités ;
- Poursuite des actions du programme H00 visant à faire partir les trains à l'heure, avec un ancrage des chronogrammes chez les différents contributeurs à la production Intercités ;
- Analyse conjointe avec SNCF Réseau des impacts des Limitations Temporaires de Vitesse et mise en place de mesures correctives pour diminuer leur impact sur la régularité.

Par ailleurs, un travail de fond a été mené pour accentuer l'animation de la production autour des fondamentaux : Sécurité, Ponctualité-Régularité et Information Voyageurs :

- Evolution des outils de mesures s'appuyant sur le Power BI et des supports d'analyse ;

⁶ Prolongé jusqu'à Lyon dans le cadre de la Convention TER Auvergne Rhône-Alpes.

- Développement des compétences des Managers de la production en termes d'Excellence Opérationnelle : Tournées Terrain, Résolution structurée des problèmes, etc.

→ *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 moins satisfaits en 2021 par rapport à l'année précédente (-2,5 points par rapport à 2020). En revanche, la satisfaction sur la propreté des trains a augmenté (+1,7 point), tout comme celle sur la propreté des toilettes (+10,1 points) et celle sur les produits de restauration proposés à bord (+4,3 point).

Pour 2021, ces taux sont au-dessus des objectifs conventionnels, excepté le taux de satisfaction des voyageurs sur la globalité du voyage.

	Objectif 2021	Résultats 2021
Taux de satisfaction voyageur sur la globalité du voyage	90 %	87,1 %
Taux de satisfaction voyageur sur la propreté du train	85 %	88,5 %
Taux de satisfaction voyageur sur la propreté des toilettes	70 %	70,3 %
Taux de satisfaction voyageur sur les produits de restauration à bord	90 %	91,9 %

Source : SNCF Intercités 2021

→ *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 2021, le taux de satisfaction voyageur pour l'information reçue en situation normale a atteint 95,3 %. Il est légèrement plus faible qu'en 2020 où il atteignait 96,3%. En situation perturbée, le taux de satisfaction pour l'information reçue augmente très légèrement, passant de 66,7 % en 2018 à 68,7% en 2021.

Pour 2021, ces taux sont au-dessus des objectifs conventionnels en situation normale, et en-dessous en situation perturbée.

Taux de satisfaction voyageur sur l'information reçue :	Objectif 2021	Résultats 2021
→ situation normale	93 %	95,3 %
→ situation perturbée	80 %	68,7 %

Source : SNCF Intercités 2021

03) DES INDICATEURS DE PERFORMANCE FINANCIERE POUR EVALUER L'EFFICACITE DE L'OFFRE

Du fait du financement de la contribution financière de l'État, le Parlement peut veiller chaque année à la bonne utilisation des fonds publics.

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 2021.

- 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	2020	2021
Contribution à l'exploitation ramenée aux trains-kilomètres	€ / trains-km	26,6	19,0

Source des données : Rapport annuel de performance (RAP) 2021

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 19,0 €/trains.km en 2021, soit un niveau en forte hausse par rapport à la valeur de l'indicateur calculée pour l'année 2019⁷ (11,6 €/train-km).

L'évolution du périmètre d'exploitation (reprise de lignes par la Région Normandie en 2020) et l'impact toujours très présent en 2021 de la crise sanitaire, notamment au premier semestre ne permettent pas de maintenir la contribution au niveau de 2019.

Nous notons toutefois une forte reprise du trafic en 2021 par rapport à l'année précédente ce qui permet de maintenir le niveau de contribution à un montant nettement inférieur à celui de 2020.

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

	Unité	2020	2021
Taux de remplissage	%	48	51

Source des données : SNCF Intercités

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 500 places. Ce taux est en légère hausse par rapport à l'année 2019.

Bien que la réduction de l'offre importante en 2020 du fait des périodes de confinement avait permis de conserver un taux d'occupation relativement élevé étant donné le contexte, le retour important des voyageurs dans les trains depuis la dernière période estivale et après la fin des restrictions sanitaires à la fin du mois de juin, a ainsi eu pour conséquence une hausse du taux d'occupation (+3 points entre 2020 et 2021).

⁷ La crise sanitaire ayant fortement impacté l'année 2020, la comparaison est effectuée à l'année 2019, jugée plus représentative pour la comparaison.

L'augmentation observée par ailleurs par rapport au taux de remplissage 2019 (41%) est à considérer avec précaution, dans la mesure où le périmètre TET a évolué entre 2019 et 2020 avec la reprise des lignes normandes par la Région Normandie.

- Un indicateur de **régularité** mesure la proportion des trains arrivant avec moins de 5 minutes de retard (voir titre V.2).
- L'indicateur **du pourcentage de trains supprimés**, qui est calculé en faisant le rapport du nombre de trains supprimés 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 de façon à réduire la part de trains supprimés du fait d'une panne de matériel roulant, et de l'amélioration de la qualité de service vis-à-vis des voyageurs.

	Unité	2020	2021
Pourcentage de trains supprimés	%	2,5	1,8

Source des données : RAP 2021

En 2021, 1,8 % de trains ont été supprimés, contre 2,5 % l'année précédente.

Ce résultat est donc en baisse par rapport à 2020, essentiellement du fait :

- de l'amélioration de la situation sanitaire liée à la COVID-19 qui avait conduit en 2020 à l'immobilisation du matériel roulant pendant près de deux mois au printemps à cause de l'interruption des circulations, et qui avait eu pour conséquence d'engendrer de nombreuses pannes la période qui avait suivi ce confinement ;
- du remplacement de locomotives défaillantes sur les pattes Brive – Rodez et Toulouse – Latour-de-Carol du train de nuit Paris – Occitan, qui a permis de passer de 3,4 % à 1,8% de trains supprimés pour cause de matériel roulant sur cette ligne en particulier ;
- du moindre impact des tempêtes qui avaient causé beaucoup de suppressions en 2020 (Ciara en février, Myriam en mars, Barbara en octobre, etc.). La part de trains supprimés à cause des intempéries a ainsi été divisé par deux entre 2020 et 2021. L'amélioration est particulièrement conséquente sur les lignes Toulouse-Hendaye avec 0,2% de trains supprimés contre 1,8% en 2020 et Bordeaux-Marseille avec 0,3% de trains supprimés contre 1,2% en 2020 ;
- d'une part de suppressions causées par des dérangements d'installation, divisée par deux, plus particulièrement sur les lignes Paris-Limoges-Toulouse avec 0% de trains supprimés contre 0,4% en 2020 et Toulouse-Hendaye avec 0,2% de trains supprimés contre 1,1% en 2020.

- L'indicateur **du pourcentage de trains en grand retard (> 30 minutes)** mesure la proportion des trains arrivant avec plus de 30 minutes de retard

	Unité	2020	2021
Pourcentage de trains en grand retard (> 30 minutes)	%	10,2	8,9

Source des données : RAP 2021

En 2021, 8,9 % de trains ont eu un retard supérieur à 30 minutes en arrivant à leur terminus, contre 10,2 % l'année précédente, essentiellement du fait des éléments déjà évoqués pour l'indicateur du pourcentage de trains supprimés.

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

En 2021, les compétences de l'État, en qualité d'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, s'exercent au sein de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la transition écologique, en application du décret n°2008-680 du 9 juillet 2008. À cette fin, au sein de la sous-direction des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains de la direction des services de transport, a été mise en place la mission Autorité organisatrice des TET (AO TET).

La mission AO TET, chargée du suivi de l'exécution de la convention, est organisée selon 3 portefeuilles de lignes disjoints relevant chacun d'un référent identifié : les lignes Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Marseille, les lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon et enfin les lignes Clermont-Ferrand-Béziers, Toulouse-Hendaye, Clermont-Ferrand-St-Martin-Sail-les-bains ainsi que 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 et financier.

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

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

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

Annexe 2 : Offre réalisée par ligne

	Offre réalisée 2021 (en milliers de trains-km)	% d'offre réalisée 2021 par rapport à l'offre théorique (après adaptation*) (en %)
PARIS-LIMOGES – TOULOUSE	3 086	99,6%
PARIS – CLERMONT-FERRAND	1 832	99,4%
BORDEAUX – MARSEILLE	2 917	99,0%
Sous-total Lignes structurantes	7 835	99,3%
NANTES – BORDEAUX	510	99,5%
NANTES – LYON	844	99,9%
TOULOUSE – BAYONNE – HENDAYE	771	99,3%
CLERMONT-FERRAND – BEZIERS	208	93,8%
CLERMONT-FERRAND – LYON	31	100,0%
Sous-total Lignes aménagement du territoire	2 365	99,6%
PARIS – TOULOUSE – LATOUR DE CAROL/RODEZ	753	97,7%
PARIS – BRIANCON / NICE	681	99,1%
Sous-total Nuit	1 434	98,3%

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

Source : SNCF Intercités 2021

Annexe 3 : Régularité par ligne

La régularité est évaluée à 5 minutes pour l'ensemble des TET.

	Cumul 2020 (en %)	Cumul 2021 (en %)
TOTAL (Intercités de jour)	69,5%	75,2%
PARIS-LIMOGES – TOULOUSE	70,7%	79,7%
PARIS – CLERMONT-FERRAND	75,9%	78,0%
BORDEAUX – MARSEILLE	51,4%	55,9%
NANTES – BORDEAUX	86,0%	84,9%
NANTES – LYON	73,3%	76,2%
TOULOUSE – BAYONNE – HENDAYE	71,2%	82,1%
CLERMONT-FERRAND – BEZIERS	73,0%	89,3%
CLERMONT-FERRAND – LYON	92,5%	86,7%
TOTAL (Intercités de nuit)	75,6%	80,4%
PARIS – TOULOUSE – LATOUR DE CAROL/RODEZ	86,5%	85,0%
PARIS – BRIANCON / NICE	53,9%	73,4%

Source : SNCF Intercités 2021

Annexe 4 : Fréquentation par ligne

	Cumul 2020 <i>(en millions de voyageurs- km)</i>	Cumul 2021 <i>(en millions de voyageurs- km)</i>
PARIS-LIMOGES – TOULOUSE	477	831
PARIS – CLERMONT-FERRAND	352	527
BORDEAUX – MARSEILLE	653	978
Sous-total Lignes structurantes	1482	2 337
NANTES – BORDEAUX	56	112
NANTES – LYON	50	74
TOULOUSE – BAYONNE – HENDAYE	108	178
CLERMONT-FERRAND – BEZIERS	9	4
CLERMONT-FERRAND – LYON	3	1
Sous-total Lignes aménagement du territoire	227	369
PARIS – TOULOUSE – LATOUR DE CAROL/RODEZ	80	137
PARIS – BRIANCON / NICE	69	112
Sous-total Nuit	149	249
TOTAL	1858	2955

Source : SNCF Intercités 2021 (FC12k)



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*