



UN NOUVEL AVENIR POUR LES
TRAINS D'ÉQUILIBRE
DU TERRITOIRE



12 janvier 2017



« J'ai fait le constat il y a maintenant plus de deux ans que les Trains d'Equilibre du Territoire (TET), ne répondaient plus de manière satisfaisante aux attentes des voyageurs, en termes de dessertes comme de qualité de service.

Pour autant, il n'était pas question d'abandonner les TET, qui sont une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires. Après deux ans de travail, de décisions et de négociations, un nouvel avenir se dessine aujourd'hui pour ces trains, avec une offre renouvelée, mieux adaptée aux attentes des voyageurs.

J'ai tout d'abord souhaité engager la relance des lignes de jour, en concertation avec les régions. En effet la réforme territoriale a transformé la carte de France, et la forte imbrication qui existait entre les TET et les TER posait la question de la pertinence et de la lisibilité de l'offre, jusqu'ici jamais clarifiée. J'ai donc choisi d'engager une discussion avec chaque région pour voir ensemble quelles lignes pouvaient être reprises, préalable indispensable à un investissement de l'Etat pour le renouvellement du matériel roulant. Nous sommes parvenus à une série d'accords, Région par Région, avant la fin de l'année 2016, pour redessiner la carte de France des TET.

Avec une moyenne d'âge supérieure à 35 ans pour le matériel roulant TET, j'ai aussi voulu une mobilisation sans précédent de l'Etat, pour que les voyageurs retrouvent du confort, et que ces trains redeviennent attractifs. Ce sont 3,5 milliards d'euros qui sont consacrés à l'acquisition de matériels neufs d'ici 2025, un effort inédit.

S'agissant des trains de nuit, des décisions devaient être prises compte tenu de la situation spécifique d'épuisement de leur modèle. Aussi, l'annonce de l'arrêt de l'exploitation de plusieurs lignes ne pouvait plus être repoussée.

Afin d'intégrer toutes ces décisions dans la durée et de maintenir le cap, une nouvelle convention pour l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire a été finalisée entre l'Etat et SNCF Mobilités.

A l'issue de ces deux années, je peux dire que le Gouvernement a su répondre présent pour relever le défi du renouveau des TET, avec une réforme ambitieuse désormais accomplie. »

Alain VIDALIES

Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Un point de départ : la commission Duron	4
La relance des lignes de jour en concertation avec les régions	6
Un investissement sans précédent pour renouveler le matériel roulant	11
Une offre de nuit recentrée sur les lignes d'aménagement du territoire	13
Le Gouvernement et SNCF Mobilités s'engagent dans une nouvelle convention 2016-2020	15

Un point de départ : la commission Duron

Face à la dégradation de la situation des Trains d'Equilibre du Territoire, Alain Vidalies a décidé en novembre 2014 de confier à une commission pluraliste le soin de formuler, sur la base d'un diagnostic complet, des recommandations pour redonner un nouvel avenir à ces trains.

« Il est nécessaire que l'offre de transport ferroviaire TET conventionnée par l'Etat réponde à un besoin d'intérêt national clairement identifié, et regagne en cohérence et en identité auprès des voyageurs qui l'utilisent » déclarait le secrétaire d'Etat lors du lancement de cette commission.

Sa présidence a été confiée à Philippe Duron, député du Calvados, parlementaire reconnu sur les questions de transports, qui avait déjà présidé la Commission Mobilité 21.

Après six mois d'une large consultation des parties prenantes, dont 6 000 contributions du grand public, la commission a remis le 25 mai 2015 son rapport.

Le diagnostic de la commission est alors clair, l'offre TET ne correspond plus aux besoins de mobilité des voyageurs et des territoires :

- Héritée de l'histoire, **elle est très hétérogène**, et l'imbrication des offres TET et TER est préjudiciable à la qualité et à la lisibilité de l'offre. Les dessertes proposées sur les lignes de jour n'ont pas été adaptées à l'évolution des pratiques de mobilité ;
- **La qualité du service** n'est pas au niveau attendu, notamment en termes de ponctualité ou de confort du matériel roulant (plus de 35 ans d'âge en moyenne) ;
- **Le modèle économique** actuel des lignes de nuit n'est plus viable ;
- **Cette inadéquation** conduit à un niveau de subventionnement public dont la croissance n'est pas soutenable pour les finances publiques.

Fort de ce constat, la commission a formulé une série de recommandations, veillant à proposer les solutions les mieux adaptées aux besoins de chaque territoire. Elles passaient par :

- **Une clarification entre les services** répondant à un besoin d'intérêt national clairement identifié, et les services de transports répondant à des besoins régionaux ;
- **Un renforcement de l'exercice de la compétence d'autorité organisatrice**, en recentrant le rôle de l'Etat sur les services d'intérêt national ;
- **La nécessité pour la SNCF de réaliser des efforts importants** pour améliorer la qualité du service, et pour maîtriser ses coûts.

Le constat et les propositions de la Commission ont constitué un socle solide sur lequel le Gouvernement a pu s'appuyer pour définir l'avenir des TET.

Présidée par Philippe Duron, la Commission était composée de :

- **5 parlementaires** : Annick Billon, Dominique Orliac, Dominique Bussereau, Jean-Jacques Filleul, et Jean-Vincent Placé ;
- **2 élus régionaux** : Claude Gewerc, ancien Président du Conseil Régional de Picardie, et Luc Bourduge, ancien Vice-Président Transports du Conseil Régional d'Auvergne ;
- **4 personnalités qualifiées** : Jean-Marie Bertrand, Président de chambre honoraire à la Cour des Comptes, ancien Rapporteur général de la Cour et ancien Directeur général de Réseau Ferré de France ; Marc d'Aubreby, coordonnateur du collège « Transports Terrestres » du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable ; Deniz Boy, chargé de mission au Commissariat Général à l'Égalité des Territoires ; Pierre Zembri, directeur du laboratoire Ville Mobilité Transport, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

La relance des lignes de jour en concertation avec les régions

Suite aux propositions émises par la Commission Duron, **Alain Vidalies a demandé en juillet 2015 au préfet François Philizot de lancer une concertation région par région**, afin d'identifier les conditions de leur mobilisation pour améliorer l'attractivité de ces lignes.

D'abord la décision a été prise qu'il n'y aurait aucun transfert systématique des lignes imposé par l'Etat. **Ensuite des discussions plus approfondies ont été engagées par Alain Vidalies avec chaque président de région dès le premier trimestre 2016**, pour trouver les meilleures solutions de gouvernance de ces lignes.

Sur cette base, la nouvelle carte de l'offre TET de jour est aujourd'hui dessinée.

6 lignes restées sous la seule autorité de l'Etat

L'Etat reste l'autorité organisatrice de trois lignes de longue distance, structurantes à l'échelle du territoire national : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille.

Compte tenu de leurs spécificités au titre de l'aménagement du territoire, **le Gouvernement a décidé de maintenir trois autres lignes sous l'autorité de l'Etat** : Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye, Nantes-Lyon.

Ces lignes doivent bénéficier d'un service à haute performance, tant en matière de confort que de régularité et de fiabilité. Les échanges entre les acteurs du territoire et le préfet François Philizot sont en cours afin de donner corps à l'ambition de proposer un service à haute performance.

18 lignes reprises par les régions

Tous les accords entre l'Etat et les Régions ont pu intervenir avant la fin de l'année 2016. L'engagement des Régions pour devenir autorités organisatrices de lignes TET à vocation régionale leur donne un rôle déterminant pour améliorer l'ensemble des services ferroviaires sur leur territoire. Cela constitue un facteur de simplification et de clarification vis-à-vis de lignes aujourd'hui fortement imbriquées avec l'offre TER.

Six accords ont été passés avec les régions.



Date de l'accord : 25 avril 2016

Lignes et date de la reprise : les lignes Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Granville, Caen-le Mans-Tours et Paris-Serquigny - à compter de 2020

Investissement de l'Etat pour le matériel : 720 M€ pour les lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre



Date de l'accord : 17 novembre 2016

Lignes et dates de la reprise : Paris-Troyes-Belfort - au plus tard au 1er janvier 2018
Hirson-Metz et Reims-Dijon – au 1er janvier 2017

Investissement de l'Etat pour le matériel : 275M€

Contribution de fonctionnement : 13 M€/an



Date de l'accord : 29 novembre 2016

Lignes et date de la reprise : Bordeaux-La Rochelle, Bordeaux-Limoges et Bordeaux-Ussel - au 1^{er} janvier 2018

Investissement de l'Etat pour le matériel : 75M€

Contribution de fonctionnement : 6,7M€/an en 2018 et 2019, puis 5M€/an de 2020 à 2022



Date de l'accord : 7 décembre 2016

Lignes et date de la reprise : Paris-Amiens-Boulogne et Paris-St Quentin-Maubeuge/Cambrai - au 1^{er} janvier 2019

Investissement de l'Etat pour le matériel : 400M€

Contribution de fonctionnement : 15M€/an



Date de l'accord : 14 décembre 2016

Lignes et date de la reprise : Cévenol (Clermond-Ferrand-Nîmes) – au 1er janvier 2018 ; la gestion commune à titre expérimental par l'Etat et la région de la ligne de l'Aubrac (Clermont-Ferrand-Béziers) - au 1^{er} janvier 2017 pour une durée de deux ans.

Investissement de l'Etat pour le matériel : 30M€ pour la ligne du Cévenol

Investissement pour l'infrastructure : 43M€ dans le CPER pour la pérennisation de la ligne du Cévenol

Contribution de fonctionnement : 4,5M€/an jusqu'en 2022



Date de l'accord : 19 décembre 2016

Lignes et date de la reprise : Paris-Montargis-Nevers, Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges-Montluçon – au 1er janvier 2018

Investissement de l'Etat pour le matériel : 480M€

Contribution de fonctionnement : 24,5M€/an

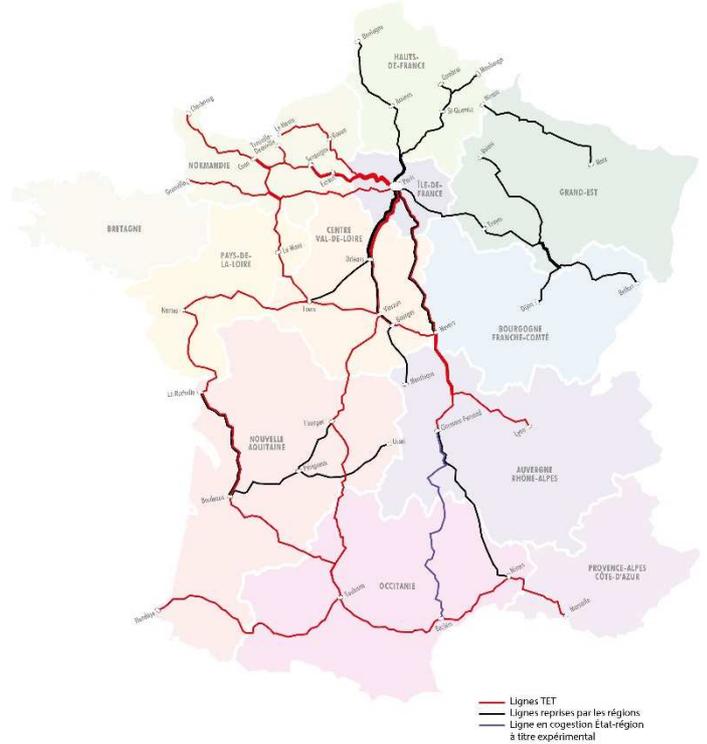
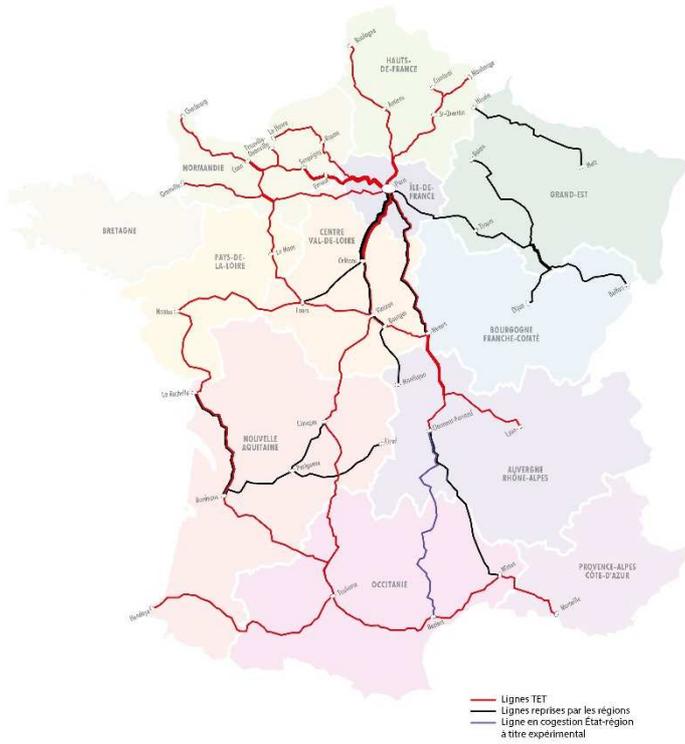
2016

2017

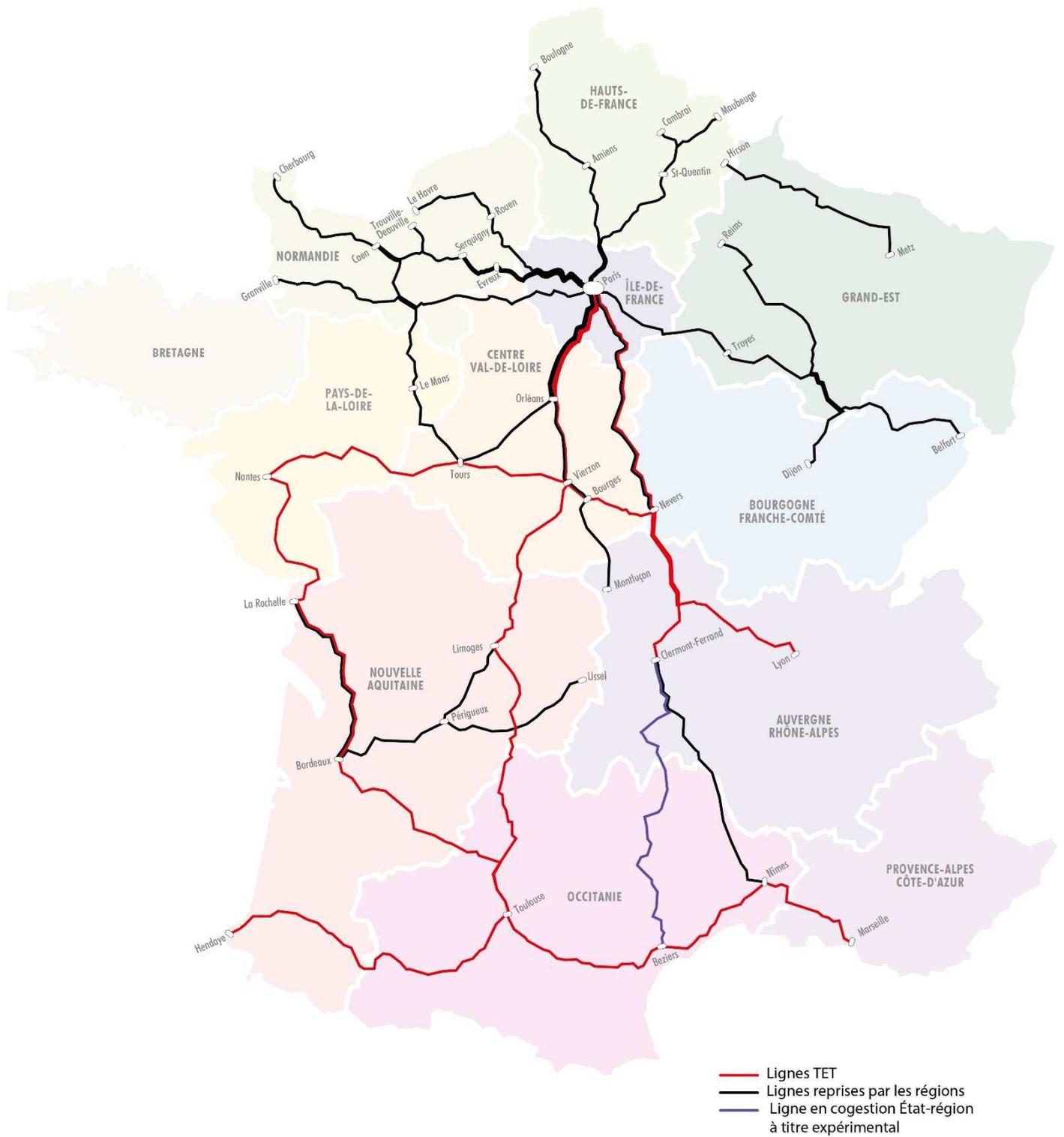


2018

2019



2020



Un investissement sans précédent pour renouveler le matériel roulant

Le Gouvernement accomplit un effort sans précédent de 3,5 milliards d'euros pour le renouvellement complet du matériel roulant des lignes TET. Il s'agit d'un axe majeur de la dynamique de renouveau de cette offre, afin de lui rendre toute son attractivité. D'ici 2025, tous les passagers des lignes TET bénéficieront ainsi de rames neuves.

Pour les 3 lignes structurantes, le Gouvernement va acquérir d'ici 2025 des rames neuves adaptées aux besoins des voyageurs, pour un montant d'1,2 milliard d'euros :

- **Concernant les 2 lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand, la SNCF a lancé le 24 décembre 2016 un appel d'offres à la demande de l'Etat**, qui aura mené au préalable une concertation avec les acteurs des territoires afin de décider des fonctionnalités de ces rames tenant compte des attentes des voyageurs.

Le cahier des charges est ainsi établi sur les bases suivantes : un très 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) ; des performances d'accélération et une vitesse de 200 km/h adaptées aux trajets et aux caractéristiques de l'infrastructure, ainsi qu'une fiabilité maximale.

- **Compte-tenu de la spécificité de la ligne Bordeaux-Toulouse-Marseille**, dont une partie du parcours sera prochainement à grande vitesse, le Gouvernement a fait le choix de la doter de rames TGV Alstom.

Les 3 autres lignes d'aménagement du territoire conservées par l'Etat font l'objet d'un renouvellement complet de leur matériel par des rames Alstom neuves.

Pour toutes les autres lignes, qui sont reprises par les régions, l'Etat s'est engagé à financer le renouvellement complet du matériel : soit à travers des contributions financières, laissant le choix aux Régions du matériel le mieux adapté, soit à travers la fourniture de rames Alstom neuves.

Pour les 3 lignes structurantes	
Un appel d'offres pour les 2 lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand	700 M€ (estimation)
Une commande de 15 rames TGV Alstom pour la ligne Bordeaux-Toulouse-Marseille	500 M€ (estimation)
Total	1,2 Md€

Pour les autres lignes	
Un contribution pour la région Normandie	720 M€
Une contribution pour la région Hauts-de-France	250 M€
Une contribution pour la région Centre Val de Loire	480 M€
Une commande initiale de 34 rames TET Alstom	510 M€
Une commande supplémentaire de 30 rames TET Alstom	360 M€
Total	2,3 Md€

Total	3,5 Md€
--------------	----------------

Une offre de nuit recentrée sur les lignes d'aménagement du territoire

Le constat sur l'offre de nuit était clair, elle ne répond plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs :

- Sa fréquentation est en baisse de 25% depuis 2011 ;
- Elle représente 25% du déficit des TET, alors qu'elle ne correspond qu'à 3% des voyageurs transportés ;
- Chaque billet vendu nécessite plus de 100 € de subventionnement public en moyenne.

Alain Vidalies a ainsi pris plusieurs décisions concernant l'avenir de ces lignes.

Deux lignes d'aménagement du territoire maintenues

L'analyse de la commission présidée par le député Philippe Duron a permis d'identifier des lignes d'aménagement du territoire indispensables en raison de l'absence d'une offre alternative suffisante pour les territoires concernés.

Il s'agit des **deux lignes de nuit Paris-Briançon, et Paris-Rodez / Latour de Carol**, qui seront donc maintenues à raison d'un aller-retour quotidien. Leur matériel roulant sera modernisé, en vue d'assurer le niveau de confort attendu par les voyageurs.

La décision de ne plus financer l'exploitation des autres lignes

Les autres lignes de nuit desservent des territoires qui bénéficient d'offres alternatives de mobilité de bon niveau, ou qui vont prochainement s'améliorer avec la mise en service des nouvelles Lignes à Grande Vitesse.

En lançant en avril dernier un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI), le Gouvernement a souhaité permettre à tous les opérateurs ferroviaires de proposer, pour leur propre compte, de nouveaux schémas d'exploitation innovants. A l'échéance fixée, aucune réponse constituant une manifestation d'intérêt n'a été reçue.

Aussi, **le Gouvernement a décidé de ne plus financer l'exploitation de ces lignes**, mais reste toujours à l'écoute de toute offre de reprise.

La ligne Paris-Tarbes-Hendaye est toutefois maintenue jusqu'à la mise en service de la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (le 1^{er} juillet 2017). La ligne Paris-Nice, dont l'interruption était prévue le 1^{er} octobre 2016, sera maintenue jusqu'à la fin de la saison estivale 2017 (le 1^{er} octobre 2017).

2017



- Paris-Nice : fin de service le 1^{er} octobre 2017
 - Paris-Tarbes-Hendaye : fin de service le 1^{er} juillet 2017
 - Paris-Toulouse-Rodez/Latour de Carol : itinéraire en cours d'adaptation pour le 2nd semestre suivant les travaux infrastructures de l'axe POLT
- Lignes d'aménagement du territoire maintenues
— Lignes interrompues courant 2017

Un travail est en cours entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités pour définir un prolongement du service de nuit entre Toulouse et Cerbère, en tenant compte des conséquences des travaux à venir sur les infrastructures à partir de septembre 2017.

Le Gouvernement et SNCF Mobilités s'engagent dans une nouvelle convention 2016-2020

Une nouvelle convention pour l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire a été finalisée entre l'Etat et SNCF Mobilités.

Conclue pour la période 2016-2020, et extensible à 2023, elle intègre dans la durée l'ensemble des évolutions annoncées et des progrès attendus de la part de l'opérateur, tant en termes de qualité du service que de redressement de l'équilibre économique.

Cette convention tient compte des préconisations de l'audit que le Gouvernement avait confié à l'inspection générale des finances au Conseil général de l'environnement et du développement durable, dont le contenu a été rendu public, 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.

Pour les années 2016-2020, la contribution financière prévue dans la convention et permettant de couvrir le déficit de ces trains s'élèvera à 1,668 Md€.

Pour l'année 2016, elle correspond à 400 M€, puis diminuera progressivement chaque année grâce aux reprises de lignes par les Régions et en tenant compte des efforts de productivité prévus.

Avec cette dynamique, le niveau de déficit se limitera en 2020 à 250 M€, alors que le rapport de la Commission Duron prévoyait à cet horizon un déficit de 550 M€ si aucune action n'avait été engagée.

Le niveau de déficit des 18 lignes reprises par les régions à l'horizon 2020 s'élève en 2016 à 165M€. Les financements de l'Etat nécessaires prévus en contrepartie de la reprise des lignes par les Régions s'élèveront à terme à 53 M€ par an, une fois l'ensemble des lignes reprises par les Régions.

Cette trajectoire permettra ainsi le maintien de l'équilibre économique actuel pour SNCF Mobilités.