



## Mise en œuvre de la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire

21 juillet 2016

**Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) sont une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires.**

**Toutefois, aujourd'hui ces trains ne répondent plus de manière satisfaisante aux attentes des voyageurs**, en termes de dessertes comme de qualité du service. Depuis 2011, la fréquentation a chuté de 20%, rendant l'exploitation de ces lignes financièrement insoutenable. Le déficit devrait dépasser 400M€ cette année.

Face à cette situation, **le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a lancé le chantier de la renaissance de ces trains**, afin qu'ils retrouvent leur pertinence et leurs clients.

**La feuille de route présentée le 7 juillet 2015, suite au rapport de la commission présidée par le député Philippe Duron, a permis d'engager une nouvelle dynamique pour faire renaître l'offre TET.** Elle repose sur le droit à la mobilité, la solidarité nationale, l'aménagement du territoire et la maîtrise de l'équilibre économique.

Le point d'étape du 19 février 2016 a conduit le Gouvernement à prendre les premières décisions qui s'imposaient, concernant notamment les trains de nuit et le renouvellement du matériel roulant des lignes structurantes.

**Aujourd'hui, le Gouvernement s'appuie sur l'ensemble des démarches de concertation engagées pour prendre des décisions concernant l'avenir de ces trains, portant sur :**

- **la relance des lignes de jour ;**
- **les fonctionnalités des nouveaux matériels roulants ;**
- **l'avenir des trains de nuit ;**
- **la contractualisation avec la SNCF.**

**Le diagnostic de la commission présidée par Philippe Duron est clair : l’offre TET ne correspond plus aux besoins de mobilité des voyageurs et des territoires :**

- 1. 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 ;
- 2. 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) ;
- 3. Le modèle économique actuel des lignes de nuit n’est plus viable** ;
- 4. Cette inadéquation conduit à un niveau de subventionnement public** dont la croissance n’est pas soutenable pour les finances publiques.

La démarche de concertation avec les territoires, et en particulier avec les Autorités organisatrices des dessertes régionales TER, avec lesquelles les lignes TET sont fortement imbriquées, a été menée sous l’égide du Préfet François Philizot. Elle permet d’aboutir aujourd’hui aux décisions suivantes.

### *Trois lignes structurantes à haute performance*

Les 3 lignes **Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille** constituent des lignes de longue distance, **structurantes à l’échelle du territoire national, au-delà du réseau à grande vitesse. L’Etat en reste l’autorité organisatrice.**

**Ces lignes doivent bénéficier d’un service à haute performance, tant en matière de confort que de régularité et de fiabilité.**

#### **1. Un schéma directeur pour chacune de ces trois lignes**

**Le Gouvernement a décidé d’élaborer pour chacune de ces lignes un schéma directeur, sous l’égide d’un Préfet coordonnateur, en lien avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau, et en concertation avec les acteurs locaux.** Un tel schéma directeur a déjà été lancé en 2015 sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Ce travail permettra notamment de préciser l’offre cible, en particulier sur la ligne Bordeaux-Marseille, pour tenir compte de la mise en service progressive des lignes à grande vitesse sur cet axe.

**Pour ces trois lignes, l’offre est maintenue en 2017 telle qu’aujourd’hui, et toute évolution d’offre fera l’objet d’une concertation sous l’égide du Préfet François Philizot, dont la mission sera prolongée, et en lien avec les Préfets coordonnateurs.**

#### **2. Des rames neuves aux fonctionnalités clarifiées**

**Le Gouvernement s’est engagé à acquérir d’ici 2025 des rames neuves adaptées aux besoins des voyageurs sur ces 3 lignes, pour un montant d’environ 1 milliard d’euros.** La concertation menée au cours du printemps avec les acteurs des territoires permet aujourd’hui de décider des fonctionnalités de ces rames tenant compte des attentes des voyageurs.

**La SNCF va donc lancer d'ici la fin de l'année un appel d'offres à la demande de l'Etat 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.**

Dans le cadre du schéma directeur de la ligne Bordeaux-Toulouse-Marseille sera conservée la possibilité d'y déployer un matériel plus rapide, apte à circuler sur les lignes à grande vitesse.

### *Une meilleure articulation TET-TER avec les Régions sur les autres lignes*

Les concertations menées par le Préfet François Philizot, en tenant compte de la situation particulière de chaque ligne et des territoires desservis, ont conduit le Gouvernement à proposer à chaque Région une mobilisation conjointe de l'Etat et des Régions pour améliorer l'attractivité de ces lignes.

#### **1. Trois lignes d'aménagement du territoire maintenues sous l'autorité de l'Etat**

**Compte-tenu de leurs spécificités au titre de l'aménagement du territoire, le Gouvernement décide de maintenir trois lignes sous l'autorité de l'Etat (Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye, Nantes-Lyon), et s'engage sur ces lignes à un effort sans précédent de renouvellement complet du matériel roulant à partir de 2017.**

#### **2. Une concertation avec les Régions qui se poursuit sur les autres lignes**

**Le Gouvernement poursuit la concertation avec les Régions, afin de trouver les meilleures solutions de gouvernance pour les autres lignes, au cas par cas.**

L'accord entre l'Etat et les régions sur le volet Transports de la plateforme Etat-Régions, le 27 juin dernier, a permis de renforcer la compétence des régions en tant qu'autorités organisatrices des TER.

**L'engagement des Régions pour devenir autorités organisatrices des lignes TET à vocation régionale leur donnerait un rôle déterminant pour améliorer l'ensemble des services ferroviaires sur leur territoire.** S'agissant de lignes aujourd'hui fortement imbriquées avec l'offre TER, cela constituerait également un facteur de simplification et de clarification.

**Un accord est déjà intervenu avec la Région Normandie le 25 avril** sur les lignes Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Granville, Caen-le Mans-Tours et Paris-Serquigny, dont la région reprendra la gouvernance d'ici 2020, avec un effort sans précédent de l'Etat pour financer le renouvellement des matériels des lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre, pour un montant de 720 M€.

**Des échanges sont en cours avec les autres régions et devront être formalisés d'ici le 15 octobre 2016.**

### 3. Les investissements importants de l'Etat en faveur de la qualité du service

- **Matériel roulant** : Au total, sur l'ensemble de ces lignes, l'Etat a déjà prévu d'investir autour de 1,5 milliard d'euros pour l'acquisition de matériels neufs d'ici 2020, pour améliorer la qualité du service.
- **Infrastructures** : L'Etat s'est également engagé fortement dans la modernisation des infrastructures ferroviaires, en particulier dans les contrats de plan Etat-Régions : **ce sont ainsi 2 milliards d'euros que l'Etat investira d'ici 2020, en lien avec SNCF Réseau et les collectivités partenaires**, dont l'essentiel concerne l'amélioration du réseau existant emprunté par ces trains.

La mission du Préfet François Philizot, en tant qu'interlocuteur des territoires et des parties prenantes, sera prolongée afin de poursuivre les concertations.

Enfin, **un conseil consultatif des Trains d'Equilibre du Territoire**, qui réunit autour du Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche, les présidents de région, deux parlementaires désignés par les présidents des assemblées et deux représentants des usagers, sera mis en place début 2017 pour aborder les problématiques communes.

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

Comme cela a déjà été évoqué, **l'offre de nuit 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.

#### 1. 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.

#### 2. 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, reportée au 24 juin pour disposer d'offres de qualité, aucune réponse constituant une manifestation d'intérêt n'a été reçue.**

**Le Gouvernement confirme donc sa décision de ne plus financer l'exploitation de ces lignes, mais reste à l'écoute de toute offre de reprise.**

**En l'absence de telle proposition ou de financement tiers, SNCF Mobilités sera amené à interrompre les services au 1<sup>er</sup> octobre 2016.**

La ligne **Paris-Tarbes-Hendaye** sera toutefois maintenue jusqu'à la mise en service de la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (le 1<sup>er</sup> juillet 2017).

La ligne **Paris-Nice**, dont l'interruption était prévue le 1<sup>er</sup> octobre 2016, sera maintenue jusqu'à la fin de la saison estivale 2017 (le 1<sup>er</sup> octobre 2017).

Enfin, un travail est en cours entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités pour définir un prolongement du service de nuit entre Toulouse et **Cerbère**.

## **B – Le Gouvernement et SNCF Mobilités s'engagent sur une nouvelle convention 2016-2020**

---

**Une nouvelle convention pour l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire sera signée cet automne entre l'Etat et SNCF Mobilités, en tenant compte de ces décisions.** Conclue pour la période 2016-2020, elle permettra d'**inscrire 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.

Pour clarifier la répartition des responsabilités entre l'Etat et SNCF Mobilités, **l'Etat confortera son rôle d'autorité organisatrice, en renforçant ses prérogatives en matière notamment de définition du plan de transport.**

Cette convention placera les voyageurs au cœur des décisions : elle mettra l'accent sur l'amélioration de la qualité du service (ponctualité, information des voyageurs, ...).

Cette convention tiendra compte des préconisations de l'audit confié par le Gouvernement à l'Inspection générale des finances et au Conseil général de l'environnement et du développement durable, dont le contenu sera rendu public, en vue d'améliorer **l'efficacité économique des TET**, notamment par :

- une politique commerciale plus dynamique, incluant notamment le développement de la réservation incitative ;
- des efforts de l'opérateur en matière de productivité ;
- une meilleure transparence, notamment dans l'affectation comptable des charges, selon des modalités similaires aux conventions TER avec les Régions.

**Cette convention permettra donc un meilleur service aux voyageurs et un maintien de l'équilibre économique actuel pour SNCF Mobilités.**

## Un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire Les étapes de la feuille de route

### 1. Novembre 2014 - Lancement de la Commission Avenir des Trains d'Equilibre du Territoire

Afin de clarifier l'offre faite aux usagers en matière de TET et de se doter d'une stratégie d'avenir, **Alain Vidalies confie une mission d'analyse et de proposition à une commission** composée de parlementaires, d'élus régionaux et de personnes qualifiées, sous la présidence de Philippe Duron, député du Calvados. **Il s'agit de clarifier l'articulation des trains TET avec les autres services de transport ferroviaire, notamment les TER, mais aussi avec les alternatives que peuvent représenter les autres modes de transport.** *« 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 »*, indique alors Alain Vidalies.

### 2. Mai 2015 - Remise du rapport de la Commission

**Philippe Duron remet à Alain Vidalies le rapport de la Commission**, qui fait par la suite l'objet d'une présentation aux commission compétentes du Parlement. **Ce rapport, formulant un diagnostic complet et des recommandations, a vocation à éclairer les décisions que le Gouvernement est amené à prendre dès 2015.** Dans le cadre de ses travaux, et au-delà des auditions institutionnelles qu'elle a organisé, la commission « TET d'avenir » a recueilli l'avis de l'ensemble des parties prenantes concernant ces trains, leur qualité de service ainsi que leur positionnement par rapport aux offres concurrentes à travers un questionnaire en ligne.

### 3. Juillet 2015 - Présentation de la feuille de route du Gouvernement

**Alain Vidalies présente la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des TET**, engageant une nouvelle dynamique pour faire renaître cette offre de transports, autour de **3 axes : l'élaboration d'une nouvelle convention avec SNCF Mobilités**, pour que l'Etat devienne une véritable autorité organisatrice de plein exercice ; **l'adaptation de l'offre TET aux nouveaux besoins de mobilité**, en engageant une large concertation avec les territoires sous l'égide du préfet François Philizot ; **et le renouvellement du parc et l'amélioration de la qualité de service**, notamment à travers l'annonce d'un investissement de 1,5Md€ pour renouveler l'ensemble du matériel roulant des lignes structurantes de l'offre TET d'ici 2025, et un effort sans précédent de 2 Md€ pour la modernisation des infrastructures ferroviaires sur la période 2015-2020. *« Droit à la mobilité, solidarité nationale, aménagement du territoire, maîtrise de l'équilibre économique sont les maîtres mots de la démarche du Gouvernement »*, affirme Alain Vidalies.

### 4. Février 2016 – Point d'étape sur la feuille de route du Gouvernement

**A l'occasion d'un point d'étape, Alain Vidalies présente les premières décisions sur la mise en œuvre de la feuille de route du Gouvernement.** Concernant l'investissement de 1,5Md€ pour le renouvellement du matériel roulant des lignes structurantes, **il annonce notamment le lancement d'un appel d'offres pour la livraison des premières rames à horizon 2020.** Pour les

autres lignes TET, **il annonce l'acquisition de 30 rames neuves supplémentaires dans le cadre du marché existant entre SNCF Mobilités et Alstom**, en complément des 34 rames neuves d'ores et déjà en cours d'acquisition pour 510M€. **Il engage par ailleurs un nouveau modèle pour l'offre de TET de nuit, qui ne répond plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs** : en raison de l'absence d'alternative suffisante, les lignes de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol sont maintenues ; **pour les autres lignes, qui bénéficient d'offres alternatives, l'Etat décide de ne plus financer leur exploitation**. Toutefois, il lance un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) afin de permettre à tous les opérateurs ferroviaires de proposer, pour leur propre compte, de nouveaux schémas d'exploitation innovants, susceptibles de redonner de l'attractivité à ces lignes.

## 5. Juillet 2016 – Mise en œuvre de la feuille de route du Gouvernement

S'appuyant sur l'ensemble des démarches de concertation engagées, **Alain Vidalies présente de nouvelles décisions** permettant la mise en œuvre de la feuille de route du Gouvernement. **Elles portent sur : la relance des lignes de jour ; les fonctionnalités du des nouveaux matériels roulants ; l'avenir des trains de nuit ; et la contractualisation avec la SNCF.**

## 6. Octobre 2016 – Finalisation de la concertation avec les régions

**S'agissant des l'offre TET de jour en dehors des lignes structurantes, le Gouvernement poursuit la concertation avec les régions** afin de trouver les meilleurs solutions de gouvernance pour les lignes, au cas par cas. Ces échanges devront être formalisés d'ici le 15 octobre 2016.