

# AUDITION COMMISSION AVENIR DES TET INTERCITÉS

# SOMMAIRE

01.

LA VISION

02.

LIGNE À LIGNE

03.

FOCUS SUR UNE ANALYSE DE LIGNE : PARIS – ROUEN – LE HAVRE

# 01. LA VISION

- + L'OFFRE ACTUELLE
- + DONNÉES DE CONTEXTE
- + LE POSITIONNEMENT CIBLE

01.  
LA VISION

# L'OFFRE ACTUELLE

# L'ACTIVITÉ INTERCITÉS

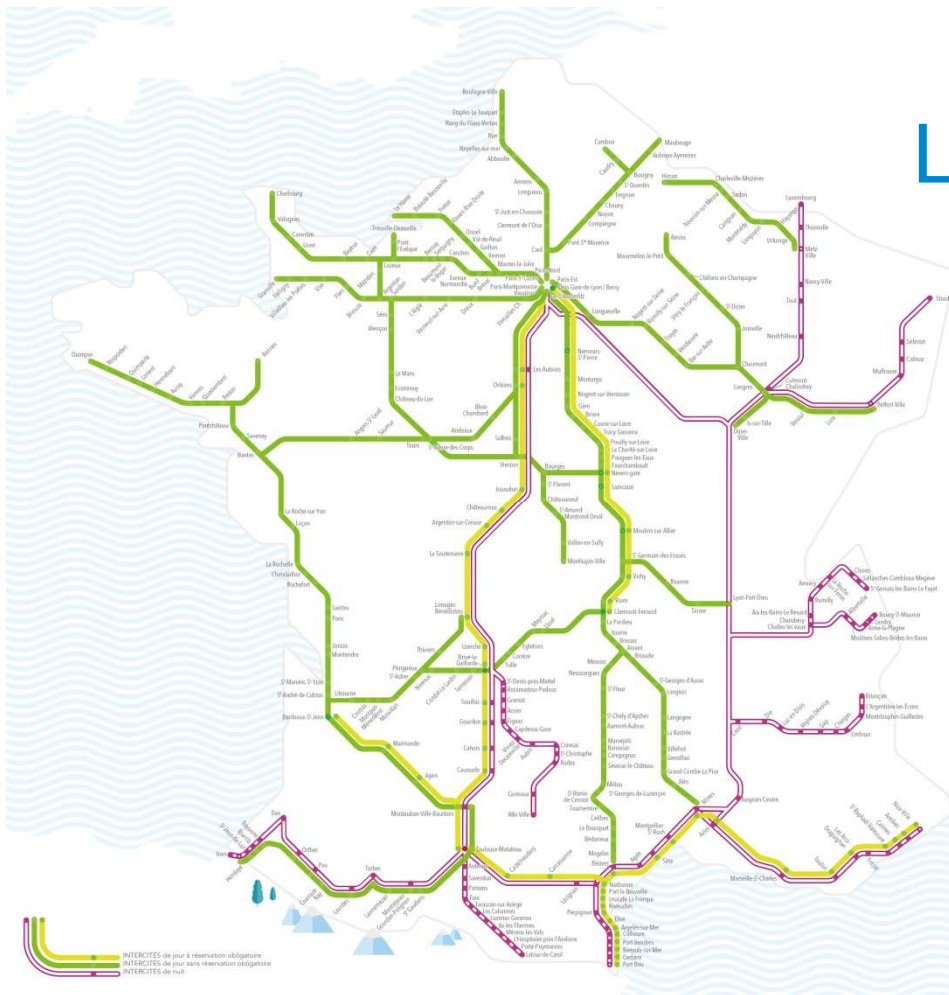
L'Activité INTERCITÉS fait partie de la branche Voyageurs qui regroupe également TER, TGV, Transilien et Gares & Connexions.

Conventionnée depuis 2011, INTERCITÉS est une offre ferroviaire nationale de moyenne et longue distance qui regroupe l'ensemble de l'offre des trains classiques de SNCF avec un positionnement stratégique cible simple : proposer des déplacements abordables et accessibles à tous à partir de 15€.

INTERCITÉS c'est\* :

- + **32,4 millions de voyageurs**
- + **35 lignes** irriguant tout le territoire
- + **335 villes** desservies
- + **320 trains par jour** en moyenne  
(300 trains de jour et 20 trains de nuit)

\* données 2013



SNCF INTERCITÉS

5 – MARDI 27 JANVIER 2015



# INTERCITÉS : UN REGROUPEMENT D'OFFRES HÉTÉROGÈNES

**INTERCITÉS regroupe trois grandes familles d'offre :**

## **+ TRAINS DE JOUR À RÉSERVATION OBLIGATOIRE**

- Ces trains circulent principalement sur la moyenne / longue distance et irriguent des territoires non desservis par la grande vitesse, en Auvergne, en Limousin et de Bordeaux à Marseille.
- Ils sont surtout utilisés par des voyageurs loisirs ou affaires.

## **+ TRAINS DE JOUR SANS RÉSERVATION OBLIGATOIRE**

- Ces trains circulent en général sur le grand bassin parisien et la Normandie mais aussi sur quelques transversales (Nantes - Tours - Lyon, Bordeaux - Lyon, Quimper - Nantes - Bordeaux - Toulouse).
- La clientèle pendulaire est plus représentée dans ces trains pour des trajets domicile / travail ou domicile / études.

## **+ TRAINS DE NUIT**

- Au départ de Paris-Austerlitz, ces trains desservent le sud de la France (Midi-Pyrénées, Alpes, Pays Basque) et une transversale (Luxembourg / Strasbourg - Nice / Port-Bou).

**LE TAUX D'OCCUPATION MOYEN DES TRAINS INTERCITÉS EST DE 50%.**

01.  
LA VISION

# DONNÉES DE CONTEXTE

# UN CONTEXTE QUI APPELLE DES DÉCISIONS

## L'infrastructure

- + La régénération des lignes classiques est primordiale pour l'avenir d'INTERCITÉS.
- + Elle a également des conséquences sur la qualité de réalisation de l'offre actuelle.

## Le matériel

- + L'offre INTERCITÉS est globalement pénalisée par la vétusté de son matériel.

## Le mécanisme de financement

- + En 2014, SNCF finance à hauteur de 94% le déficit d'exploitation d'INTERCITES et malgré la bonne maîtrise des coûts, la convention est structurellement déficitaire.

**Une offre hétérogène et très imbriquée sur certaines lignes avec les TER** ce qui pénalise la compréhension et l'adhésion des clients.

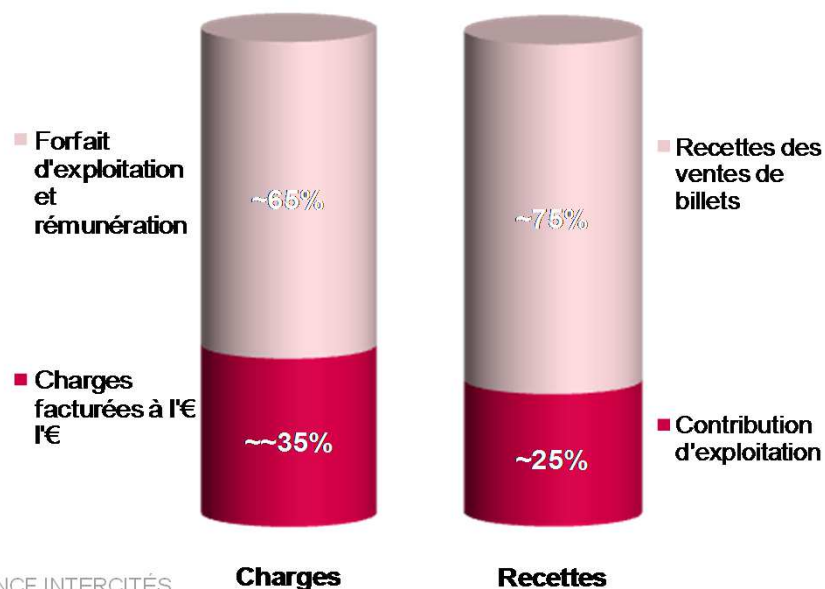
# FOCUS SUR CONVENTION ET FINANCEMENT

# LE CADRE FINANCIER DE LA CONVENTION

## Structure du compte conventionnel :

(facture 2013)

~ 1,15 G€



SNCF INTERCITÉS  
10 MARDI 27 JANVIER 2015

## Mécanisme de financement de la contribution :

Loi de finances annuelle

+ **Contribution de Solidarité Territoriale (CST)** : Taxe sur le chiffre d'affaires des activités de transport de voyageurs non conventionnées

+ **Taxe sur le résultat des grandes entreprises ferroviaires de voyageurs (TREF)**

+ **Taxe d'aménagement du territoire (TAT)** payée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes

Compte d'affectation spéciale (CAS) TET

Contribution annuelle AOT  
= 325 M€ (CAS 2013)  
= 309 M€ (CAS 2014)

NB : la contribution est plafonnée annuellement à hauteur de la somme des crédits disponibles pour l'année sur le CAS.



# LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

## Le Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI)

- + Le PPI concerne les opérations de modernisation, rénovation et transformation du matériel existant ; il est annexé à la Convention TET
- + Il donne lieu à un **programme d'investissements par SNCF**, présenté chaque année en Comité des Engagements Entreprise (CEE).
- + Le principe : Préfinancement par SNCF sur fonds propres et refacturation à travers la contribution
- + **Le financement de l'AO :**
  - porte sur un programme conventionnel prévisionnel de 286 M€ entre 2011 et 2013 et de 91,7 M€ en 2014
  - est intégré à la contribution financière annuelle sous forme d'amortissements et frais financiers
- + **Un suivi de la réalisation du programme est effectué en lien avec l'AO** : SNCF rend compte à l'AO des travaux réalisés et des montants correspondants

## La convention de financement ETAT/AFITF/SNCF

- + Signature le 30/12/2013 d'une convention tripartite prévoyant le financement de matériel neuf (34 rames Régiolis options « grandes lignes » et installations de maintenance) à hauteur de 510 M€, acheté par SNCF dans le cadre du marché existant avec Alstom
- + Mise en place d'un Comité de suivi de la convention pour le suivi de l'engagement et la réalisation des opérations

# DES ÉVOLUTIONS DE DESSERTES LIMITÉES PENDANT LA CONVENTION

- + Introduction du **cadencement en 2012** pour permettre une meilleure lisibilité de l'offre et une production plus robuste
- + Modifications d'offre consécutives à la **mise en service de la LGV Rhin-Rhône**
- + Traduction contractuelle de contraintes opérationnelles associées aux **travaux**
- + de suivi de la convention pour le suivi de l'engagement et la réalisation des opérations

|                     | Évolutions en 2012 par rapport à 2011 (cadencement et mise en service de la LGV Rhin-Rhône)                                                           | Évolutions en 2013 par rapport à 2012                               | Évolutions en 2014 par rapport à 2013                                                                |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Suppressions</b> | + Strasbourg - Lyon<br>+ Metz - Lyon<br>+ Navette Orléans - Les Aubrais<br>+ O/D Belfort - Mulhouse                                                   | + Hendaye - Genève                                                  | + Paris - Royan<br>+ Hendaye - Nice<br>+ Antenne Rouen - Dieppe de la ligne Paris - Rouen - Le Havre |
| <b>Limitations</b>  |                                                                                                                                                       | + Cévenol limité à Nîmes                                            | + Bordeaux - Lyon : voie nord limitée à Limoges                                                      |
| <b>Adaptations</b>  | + Paris - Nevers<br>+ Toulouse - Hendaye<br>+ Quimper - Nantes - Bordeaux - Toulouse<br>+ Hendaye - Genève<br>+ Hendaye - Nice<br>+ Strasbourg - Nice | + Bordeaux - Marseille - Nice<br>+ Hendaye- Nice (dérégularisation) | + Paris - Limoges - Toulouse<br>+ Paris - Troyes                                                     |

## BESOIN DE CLARIFIER LES MODALITÉS DE GOUVERNANCE RELATIVES À LA DESSERTE DANS LA FUTURE CONVENTION

# HISTORIQUE DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE (CAS) TET ET ÉVOLUTION DE LA CONTRIBUTION

en millions d'euros

|                                         | 2011       |             | 2012       |             | 2013       |             | Prévisionnel 2014 |             |                         |
|-----------------------------------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------------|
|                                         | Montant    | Poids       | Montant    | Poids       | Montant    | Poids       | Montant           | Poids       |                         |
| <b>TAT</b>                              | 35         | 17%         | 35         | 11%         | 35         | 11%         | 19                | 6%          | } Prélèvements sur SNCF |
| <b>TREF</b> (en % du résultat)          | 75         | 36%         | 200        | 62%         | 200        | 62%         | 200               | 65%         |                         |
| <b>CST</b> (en % du chiffre d'affaires) | 100        | 48%         | 90         | 28%         | 90         | 28%         | 90                | 29%         |                         |
| <b>Montant total du CAS</b>             | <b>210</b> | <b>100%</b> | <b>325</b> | <b>100%</b> | <b>325</b> | <b>100%</b> | <b>309</b>        | <b>100%</b> |                         |

*Relèvement lié à l'avis de l'ARAF sur les péages, au maintien des certaines dessertes et à l'application des mécanismes contractuels (avenant 3)*

*Baisse de la TAT en contrepartie de l'augmentation de la redevance d'accès, acquittée directement par l'Etat*

## UN MÉCANISME DE FINANCEMENT DE LA CONTRIBUTION PEU SATISFAISANT :

La majeure partie de la contribution est financée par des taxes faisant l'objet, à l'heure actuelle, d'un prélèvement sur SNCF. L'équilibre du compte d'exploitation est très sensible aux évolutions législatives (non maîtrisables).

# LES LIMITES DU MÉCANISME DE FINANCEMENT ET DU MODÈLE CONTRACTUEL SUR LA PÉRIODE 2011-2014

## Des éléments positifs

- + Constitution d'un périmètre contractuel reprenant le portefeuille des lignes conventionnées et le matériel roulant correspondant
- + Signature, fin 2013, d'une convention de financement pour l'acquisition de 34 rames / commande à Alstom
- + Contractualisation du programme pluriannuel d'investissements ayant permis la rénovation du matériel à hauteur de 306 M€ sur 4 ans

## MAIS :

### Un risque sur les recettes supporté intégralement par INTERCITÉS, sans véritable marge de manœuvre sur les dessertes

- + Sur les recettes de trafic, le risque est porté à 100% par INTERCITÉS.
- + Pour autant, INTERCITÉS ne dispose dans la convention que de la liberté d'adapter les horaires et ne peut pas décider des modifications d'offre sur le périmètre des TET (fréquence, politique d'arrêts).
- + Les trains INTERCITÉS sont financés à 70% par les recettes perçues des voyageurs, la contribution versée par l'AO TET représentant moins de 30% du compte conventionnel. Situation inversée par rapport à TER.

### La convention est déficitaire

- + La perte pour INTERCITÉS sur 4 ans (2011-2014) atteint 72 M€. Ce déficit s'explique en grande partie par la dégradation des produits du trafic, la trajectoire des produits servant au calcul de la contribution dans la convention étant beaucoup plus optimiste.

### Des trains autofinancés quasi intégralement par SNCF

- + Par le mécanisme du CAS, SNCF finance à ce stade la quasi intégralité des TET (94%).
- + La contribution versée par l'AO TET est limitée au plafond de la contribution disponible sur le CAS.

**ENJEU DE FAIRE ÉVOLUER LE MÉCANISME DE FINANCEMENT ET LE MODÈLE CONTRACTUEL DEVENUS NON SOUTENABLES POUR SNCF**

# PERSPECTIVES

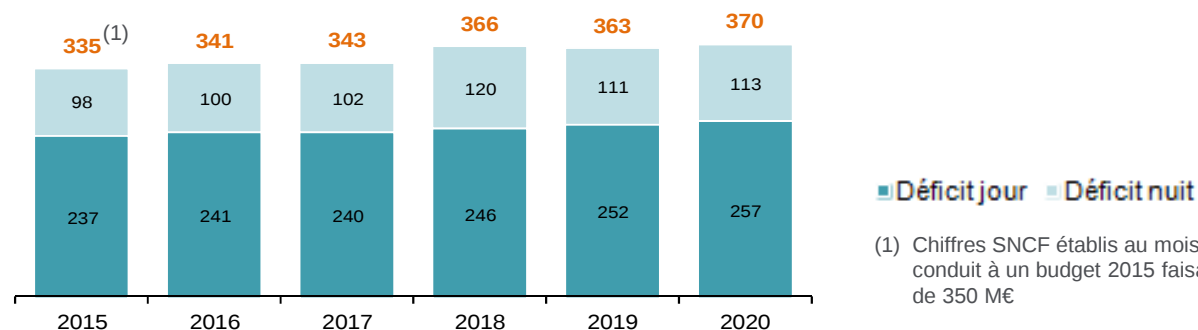
## La situation financière 2015

- + La convention actuelle a pris fin au 31/12/2014
- + L'Etat a fait connaître sa décision de prolonger la convention d'une année supplémentaire malgré les propositions SNCF en faveur d'une nouvelle convention 2015/2020 sur un périmètre et un mode de gouvernance revus
- + Le déficit prévisionnel SNCF INTERCITÉS avant contribution financière pour l'année 2015 s'élève à 350 millions d'euros (Budget 2015) ; l'année 2014 n'a pas permis d'adapter l'offre de transport là où elle s'avère la plus coûteuse et la moins pertinente
- + Les crédits mobilisables sur le CAS s'élèvent à 336 millions d'euros :
  - 309 M€ en loi de finances 2015
  - 27 M€ au titre des reports de crédits non consommés les années antérieures (montant à confirmer au vu des consommations définitives 2014 et en attente d'une décision interministérielle pour leur affectation à la contribution financière 2015)
- + Reste un besoin de financement de 14 millions d'euros pour lequel SNCF a formulé des propositions reposant sur des réductions de charges internes et d'adaptation des dessertes.

**ABSENCE D'ACCORD À DATE ENTRE L'ÉTAT ET SNCF SUR UN AVENANT DE PROLONGATION DE LA CONVENTION TET POUR 2015**

# PERSPECTIVES

Les projections 2015-2020 au fil de l'eau traduisent la dérive du déficit à couvrir (en millions d'euros)



(1) Chiffres SNCF établis au mois de juillet 2014. Les résultats négatifs pour 2014 ont conduit à un budget 2015 faisant apparaître un déficit avant contribution financière de 350 M€

## Le maintien de l'offre actuelle conduirait à une double impasse à l'horizon 2020

- + **Au plan stratégique** : le statu quo (c'est-à-dire sans modification de dessertes) ne répond pas à l'exigence de repositionnement de l'offre permettant d'optimiser la complémentarité avec TER et TGV.
- + **Au plan financier** : malgré la prise en compte d'hypothèses de productivité, la projection nécessiterait de mobiliser un financement élevé sur longue période et sans perspective d'amélioration.

**À noter** : La trajectoire ci-dessus ne tient pas compte de pertes de recettes supplémentaires à attendre du fait de la libéralisation du transport national par autocar prévue dans le cadre de la loi Macron.

# PERSPECTIVES

## Les leviers proposés par SNCF INTERCITÉS

**La projection à l'horizon 2020 du positionnement cible d'INTERCITÉS repose sur l'activation d'un certain nombre de leviers conduisant à une réduction substantielle du besoin de financement :**

- + Une harmonisation avec TER des dessertes à vocation régionale, à hauteur de 9,3 millions de trains.km L'activation de ce levier répond à une logique d'optimisation de l'offre ferroviaire proposée sur les territoires régionaux et de diminution du coût total du service TER+TET ainsi recomposé
- + Une substitution progressive de l'offre de nuit dont le maintien à l'identique nécessiterait un renouvellement immédiat du parc de matériel. L'offre correspondante s'élève à 4,2 millions de trains.km pour un déficit actuel proche de 90 millions d'euros.
- + La diminution de l'offre lorsqu'elle s'avère excédentaire sur certaines lignes dites « structurantes » pour INTERCITÉS, à hauteur de 3 millions de trains.km, permet de réduire le déficit, par un meilleur positionnement de l'offre résiduelle, répondant mieux aux besoins des voyageurs
- + Le développement de nouvelles dessertes de moyenne distance ou de longue distance dans une logique « low cost ».

**AU TOTAL, L'ACTIVATION DE CES LEVIERS DOIT PERMETTRE DE RÉDUIRE LE BESOIN DE CONTRIBUTION DES TET À PRÈS DE 100 MILLIONS D'EUROS EN 2020**

# 01. LA VISION

- + L'OFFRE ACTUELLE
- + DONNÉES DE CONTEXTE
- + LE POSITIONNEMENT CIBLE

01.  
LA VISION

# LE POSITIONNEMENT CIBLE

# LE POSITIONNEMENT D'INTERCITÉS

| PROPOSITION DE POSITIONNEMENT                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | CARACTÉRISATION DU PRODUIT ASSOCIÉ |                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>INTERCITÉS, l'offre de référence de la moyenne et longue distance sur lignes classiques, assure l'attractivité des territoires par la desserte point à point des villes de moyenne et grande importance dans le respect de l'équilibre d'exploitation.</p> <p>Cette offre propose une politique de services de base pour un rapport qualité/prix maîtrisé.</p> <p>INTERCITÉS doit s'articuler avec les autres offres SNCF :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ TER pour le pré et post acheminement de ses clients,</li> <li>+ TGV pour la complémentarité des offres et des parcours.</li> </ul> | CIBLE CLIENT                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Principale : clients privés/loisir et professionnels fréquents et occasionnels</li> <li>+ Secondaire: abonnés</li> </ul>                                                                           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | OFFRE FERROVIAIRE                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Transport à 200km/h maximum assuré en trains classiques, standard de qualité en Europe</li> <li>+ Le parc actuel doit être presque intégralement rénové ou remplacé</li> </ul>                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | POLITIQUE DE SERVICE               | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Garantie de place assise</li> <li>+ Information voyageurs, prises de courant en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>nde</sup> classe, restauration ambulante, design intérieur du matériel roulant</li> </ul> |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | POLITIQUE TARIFAIRE                | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Prix de marché (Prix d'appel à 15€)</li> <li>+ Produits tarifaires adaptés à un environnement concurrentiel essentiellement routier</li> </ul>                                                     |

# LES OFFRES & LES MARCHÉS

## LA MOYENNE DISTANCE

**La moyenne distance est le cœur de pertinence d'INTERCITÉS (Temps de parcours de 2h à 4h)**

- + La moyenne distance est un périmètre peu touché par la redéfinition de l'offre.
- + Seule la politique d'arrêts sera à clarifier afin d'améliorer l'attractivité des territoires.
- + Exemples d'ODs : Paris – Limoges, Paris – Clermont-Ferrand, Toulouse – Montpellier, Paris – Caen.

**Pour prendre tout son sens, la refonte de l'offre INTERCITÉS doit être articulée avec l'offre TGV**

pour maximiser le bénéfice client de disposer d'un choix et limiter les risques de cannibalisation entre les deux offres.

INTERCITÉS propose ainsi de contribuer à la clarification du portefeuille d'offres SNCF en bonne articulation avec Voyages en faisant émerger :

**UNE OFFRE INTERCITÉS** qui regrouperait l'offre de moyenne distance actuelle (à réservation et sans réservation) étoffée de nouvelle ODs

# LES OFFRES & LES MARCHÉS

## LA COURTE DISTANCE

### **Les dessertes du grand bassin parisien doivent être améliorées (Temps de parcours de 1h à 3h)**

- + Les dessertes du grand bassin parisien doivent être repensées pour devenir plus compétitives et restaurer la confiance des voyageurs entre les très grandes villes du très grand bassin parisien (Amiens, Orléans, Troyes...) et Paris.
- + L'objectif est également de préserver une offre de mobilité nationale pour les villes en continuité de desserte telles que Boulogne.

Exemple d'ODs : Paris – Orléans-Tours, Paris – Amiens – Boulogne, Paris – Rouen – Le Havre

### **La logique client**

- + Disposer d'une offre claire et distincte de l'offre TER. INTERCITÉS devient l'offre qui transporte les clients en point à point entre les très grosses métropoles limitrophes de l'Île de France et Paris. Cela assure au client : un temps de parcours optimisé (disparition du cabotage) et un confort de voyage garanti (pas de montées/descentes de flux importants en cours de trajet) qui sur certaines ODs est la première demande des clients de point à point.

### **L'enjeu politique**

- + Des métropoles comme Amiens, Rouen, Troyes ou Orléans doivent pouvoir bénéficier d'un accès direct à un réseau ferroviaire national.

### **L'enjeu économique**

- + L'offre desserte sur ces ODs est trop riche au regard du marché, pour le modèle ferroviaire il est primordial de profiter de l'impulsion de la clarification des missions d'INTERCITÉS pour rationaliser l'offre tout en préservant les pointes quotidiennes et hebdomadaires pour limiter les impacts clients et maintenir une offre attractive et choisie.

# 02.

## LIGNE À LIGNE

- + PÉRIMÈTRE CŒUR INTERCITÉS À RECONFIGURER
- + PÉRIMÈTRE À TRANSFÉRER
- + PÉRIMÈTRE HORS CIBLE

# LA MÉTHODE

## La logique client

- + La première étape est l'analyse des flux, sur l'ensemble d'une ligne pour estimer la pertinence de la consistance d'offre globale puis sur les différents points d'arrêts (quand les données sont à disposition) pour redéfinir la politique d'arrêts.
- + Enfin, sur les lignes où le trafic pointe/hors pointe est très marqué, l'analyse se fait spécifiquement sur les plages en pointe pour minimiser l'impact de la rationalisation sur les clients fréquents.

## La complémentarité des offres

- + Avec TER : l'analyse de clarification passe selon les cas par la définition de missions distinctes sur les ODs partagées ou par le travail sur les points d'arrêts intermédiaires pour redonner de la compétitivité au bout en bout ; elle est ensuite complétée par l'estimation du volume d'offre non conservé qu'il serait pertinent de transférer.  
Cette clarification des missions entre les offres régionales TER et l'offre INTERCITES doit permettre au client de comprendre pourquoi il monte dans un TER ou un INTERCITES et ce qu'il peut en attendre (quel contrat de service pour quelle tarification)
- + Avec TGV : il s'agit de s'assurer que le travail de repositionnement de l'offre ne vienne pas créer une concurrence non assumée d'une part et d'autre part réfléchir à de nouvelles complémentarités.  
INTERCITES peut permettre de repositionner TGV sur son champ de compétitivité (amélioration du modèle ferroviaire) tout en redonnant le choix au client d'arbitrer entre le prix et la vitesse.

## L'enjeu économique

- + S'assurer a posteriori de l'amélioration du modèle économique d'INTERCITES et du fait que ce gain couvre largement le transfert estimé nécessaire à TER.

02.

LIGNE À LIGNE

# PÉRIMÈTRE CŒUR INTERCITÉS À CONSERVER

PARIS – AMIENS – BOULOGNE  
PARIS – ROUEN – LE HAVRE / DIEPPE  
PARIS – TROYES – BELFORT  
PARIS – ORLÉANS – TOURS  
PARIS – CAEN – CHERBOURG – TROUVILLE/DEAUVILLE  
PARIS – CLERMONT-FERRAND  
BORDEAUX – LYON (ROUTE NORD)  
PARIS – LIMOGES – TOULOUSE  
PARIS – BOURGES  
TRANSVERSALE SUD  
NANTES – BORDEAUX  
NANTES – TOURS – LYON

- + LES DONNÉES TRAFIC ET CA « VISION CIBLE » SONT PROJETÉES EN 2020
- + LES BESOINS EN PARC MATÉRIEL CORRESPONDENT AU BESOIN DE PARC EN ROULEMENT (HORS BESOIN DE MAINTENANCE)
- + LES GARES EN ORANGE [ Rang du Fliers (2h15, 5 AR) ] NE SONT PAS PRÉCONISÉES DANS LA VISION CIBLE INTERCITÉS

# PARIS – AMIENS – BOULOGNE

## OFFRE ACTUELLE

- + 14 AR dont 5 Boulogne
- + Besoin en parc matériel : 13 locomotives en roulement, 71 voitures Corail.
- + Trafic : 351 millions de Vkm (taux d'occupation: 49%)
- + CA : 30,3 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2017)

- + 8 AR dont 3 Boulogne
- + Rationalisation de la politique d'arrêts (en orange)
- + 2 AR TERisables entre Paris et Amiens
- + Besoin en parc matériel: 14 Régiolis, 4 locomotives et 40 voitures Corail pour l'offre TERisable
- + Trafic: 295 millions de Vkm
- + CA: 30.4 millions d'euros
- + Trafic transféré à TER

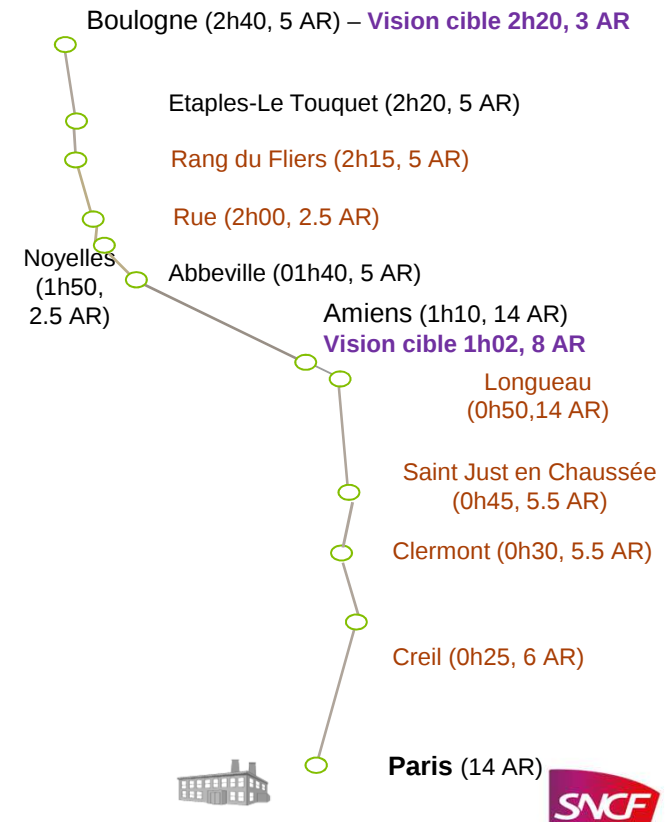
## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

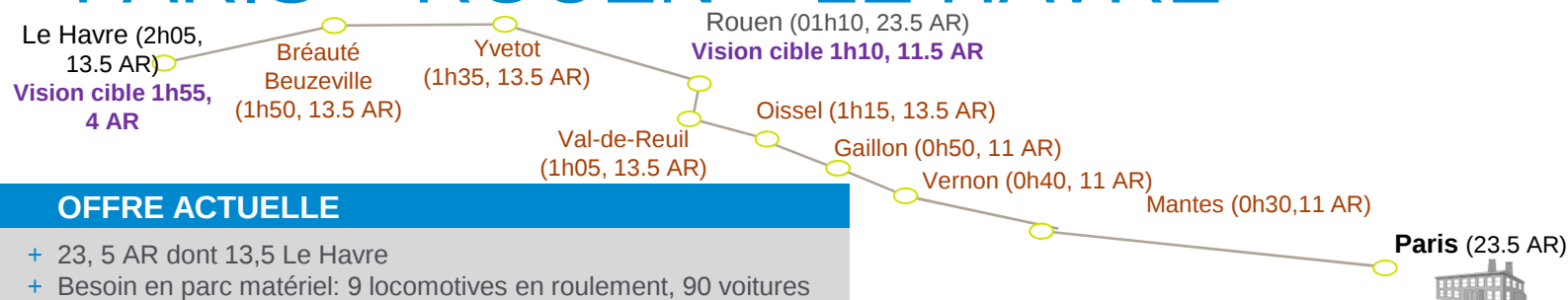
- + La suppression de la desserte de Longueau (aménagement de parking gratuit) : risque de réactions même s'il s'agit d'une desserte urbaine (5km)

### FORCES

- + **Nouveau Matériel** Desserte INTERCITÉS assurée intégralement en **Régiolis** (amélioration sensible vs matériel actuel)
- + Garantie de la place assise
- + Plus de desserte de Creil, irritant fort pour les clients d'Amiens et au delà
- + Accélération du temps de parcours (8 minutes sur Amiens et 20 minutes sur Boulogne)



# PARIS – ROUEN – LE HAVRE



## OFFRE ACTUELLE

- + 23, 5 AR dont 13,5 Le Havre
- + Besoin en parc matériel: 9 locomotives en roulement, 90 voitures Corail Rever et 45 voitures V2N - Location de 13 rames TER2NNG
- + Trafic: 844 millions de Vkm (taux d'occupation: 57%)
- + CA: 98 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2018)

- + 11,5 AR dont 4 AR Le Havre
- + Besoin en parc matériel : 8 locomotives en roulement, 90 voitures Corail Rever + 10 voitures V2N
- + Rationalisation de la politique d'arrêts (en orange)
- + 5 AR TERisables
- + 10 AR Transilien directs Mantes
- + Trafic IC : 736 millions de Vkm
- + CA IC : 75.8 millions d'euros
- + Trafic transféré à TER

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

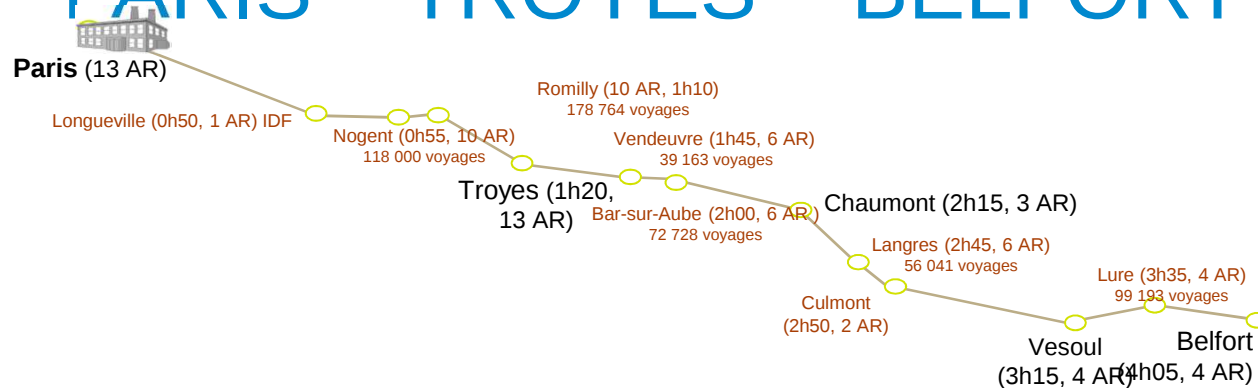
### POINTS DE VIGILANCE

- + Réduction importante des fréquences
- + Bilan : - 7AR sur Le Havre, fort enjeu d'articulation des correspondances à Rouen avec TER

### FORCES

- + Clarification des missions. Suppression de l'arrêt Mantes, irritant fort des clients de Rouen
- + Gain de temps de parcours sur Le Havre (10 minutes)
- + Homogénéisation du parc matériel (Corail)

# PARIS – TROYES – BELFORT



## OFFRE ACTUELLE

- + 13 AR dont 4 Belfort
- + Besoin en parc matériel: 11 locomotives en roulement, 75 voitures Corail et 4 AGC en location
- + Trafic: 284 millions de Vkm (taux d'occupation: 44%)
- + CA: 29 millions d'euros

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

- + La suppression de l'arrêt Longueville : Nécessité d'intégrer Transilien à la recomposition de l'offre
- + Nogent Romilly : Perte de 5 arrêts (proposition de 4 trains Terisables vs 9 IC aujourd'hui) => Travail d'articulation avec TER
- + Pour Champagne Ardenne : perte de produits de location (BiBi 82500)
- + Effet politique de la desserte avec des sujets autres : gestion du matériel, électrification....

### FORCES

- + **Nouveau matériel** Desserte assurée en **Régiolis**. Production homogène. Systématisation des arrêts dans toutes les villes desservies.
- + Repositionnement de chaque transporteur sur son marché cible
- + Amélioration du temps de parcours
- + Taux d'occupation > 50% sur Paris-Troyes

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2017)

- + 7 AR dont 2 Belfort
- + Rationalisation de la politique d'arrêts (en orange)
- + 4 TERisables caboteurs entre Paris et Troyes dont 3 poursuivants entre Troyes et Culmont Chalindrey (en complément de l'offre actuelle)
- + Besoin en parc matériel : 8 Régiolis et 6 AGC pour l'offre TERisable
- + Trafic 2020: 249 millions de Vkm
- + CA 2020 : 25.7 millions d'euros
- + Trafic transféré à TER

# PARIS – ORLÉANS – TOURS

## OFFRE ACTUELLE

- + 21 AR dont 13 Orléans Centre, 4 Tours et 4 Bourges (soit 8 AR les Aubrais)
- + Besoin en parc matériel : 19 locomotives en roulement (roulement mixé avec la ligne Bourges/Montluçon), 171 voitures Corail mixées avec Paris Bourges Montluçon (composition 6, 9 ou 12 voitures)
- + Trafic: 471 millions de Vkm (taux d'occupation: 53%)
- + CA : 50 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2017)

- + 16 AR dont 9 AR Orléans Centre, 4 AR Tours et 3 AR Bourges (soit 7 AR Les Aubrais)
- + Besoin en parc matériel : 15 locomotives en roulement, 140 voitures Corail (composition de 10 voitures)
- + Trafic 2020: 456 millions de Vkm
- + CA 2020: 48.3 millions d'euros

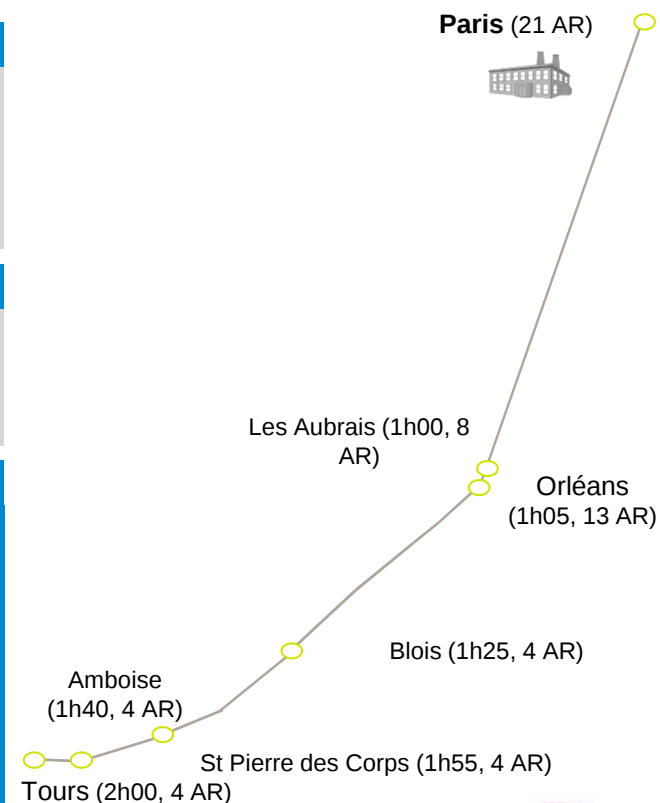
## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

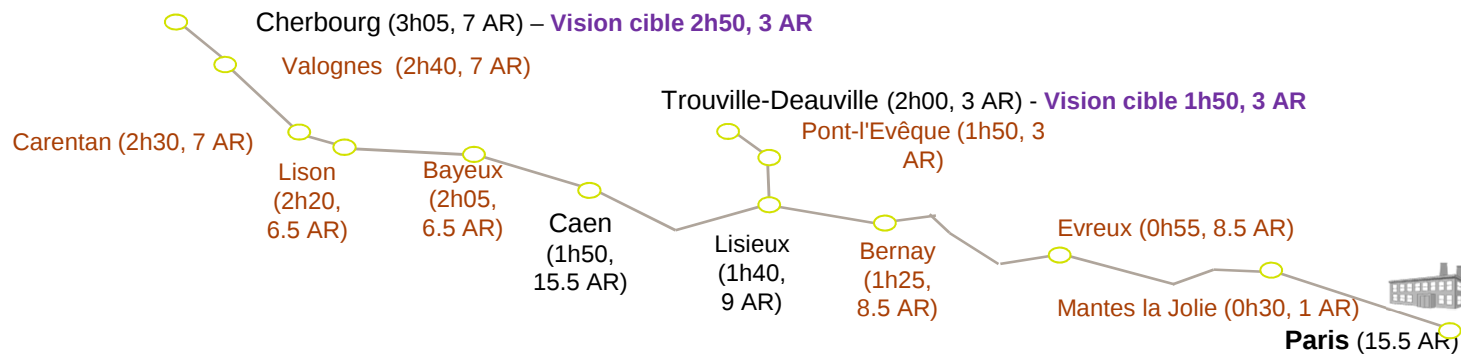
- + La qualité perçue est mauvaise, la rationalisation de la desserte doit s'accompagner d'une amélioration de la régularité et de la qualité des compositions
- + Le premier train de la grille sens Orléans Paris (18% de taux d'occupation) est retardé d'1/2h (arrivée 6h33).
- + Moins d'offre directe sur Orléans

### FORCES

- + Taux d'occupation plus élevé au départ de Paris en vision cible mais pouvant encore absorber le développement du trafic.
- + Développement d'une offre de WE en 100% Eco sur Paris-Bordeaux
- + Travail à mener avec l'agglomération d'Orléans pour faciliter l'emprunt du Tram entre Les Aubrais et Orléans



# PARIS – CAEN – CHERBOURG / DEAUVILLE



## OFFRE ACTUELLE

- + 15.5 AR dont 7 Cherbourg et 3 Deauville
- + Besoin en parc matériel : 17 locomotives en roulement, 190 voitures Corail.
- + Trafic : 986 millions de Vkm (taux d'occupation: 51%)
- + CA : 93 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2018)

- + 10 AR dont 3 Cherbourg et 3 Deauville
- + Besoin en parc matériel : 15 locomotives en roulement, 150 voitures Corail.
- + Rationalisation de la politique d'arrêts (en rouge)
- + Trafic : 731 millions de Vkm
- + CA : 76.1 millions d'euros
- + Trafic transféré à TER

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

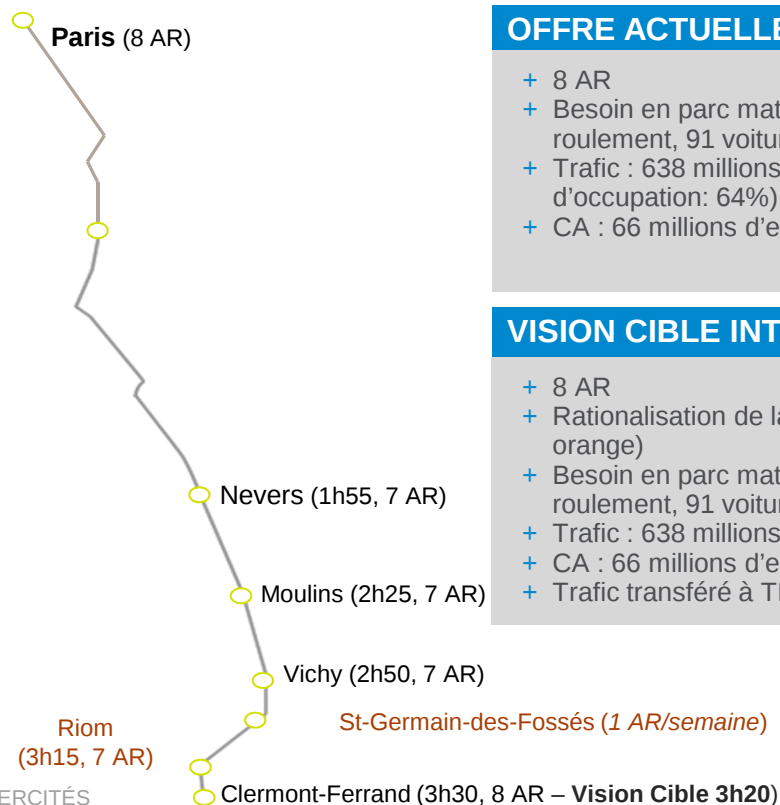
## POINTS DE VIGILANCE

- + Réduction de la fréquence Cherbourg: - 4 AR
- + Plus de dessertes INTERCITÉS Bernay

## FORCES

- + Clarification des missions
- + Garantie de la place assise
- + Amélioration du temps de parcours (15 minutes sur Cherbourg et 10 minutes sur Deauville)

# PARIS – CLERMONT-FERRAND



## OFFRE ACTUELLE

- + 8 AR
- + Besoin en parc matériel : 13 locomotives en roulement, 91 voitures Corail ARO.
- + Trafic : 638 millions de Vkm (taux d'occupation: 64%)
- + CA : 66 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2017)

- + 8 AR
- + Rationalisation de la politique d'arrêts (en orange)
- + Besoin en parc matériel : 13 locomotives en roulement, 91 voitures Corail ARO.
- + Trafic : 638 millions de Vkm
- + CA : 66 millions d'euros
- + Trafic transféré à TER

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

- + Risques politiques liés à la suppression des relations directes avec Paris pour Riom et St Germain :
- St Germain – Paris : Meilleur temps de parcours via Vichy : 3h17 Meilleur temps de parcours via Moulins : 2h59
- Riom-Paris : Report sur offre TER – actuellement 32 AR Riom Clermont /jour

### FORCES

- + Amélioration du temps de parcours : gain de 11 mn sur le temps de parcours
- + Même nombre de fréquences
- + Possibilités de correspondances pour Saint Germain et Riom

# BORDEAUX – LYON (ROUTE NORD)



## OFFRE ACTUELLE

- + 1 AR
- + Besoin en parc matériel: 2 X72500 en location.
- + Trafic: 85 millions de Vkm (taux d'occupation: 27%)
- + CA: 7 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2016)

- + 1 AR
- + Besoin en parc matériel : location de 5 X72500
- + Rationalisation de la politique d'arrêts (en rouge)
- + Trafic:
- + CA:
- + Report du trafic sur TER

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

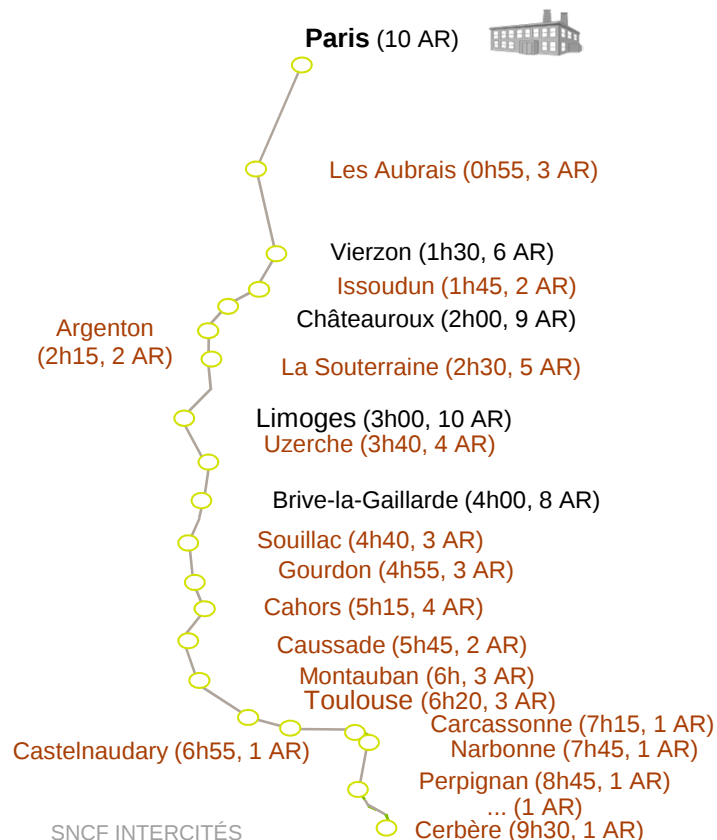
### POINTS DE VIGILANCE

- + Etat de l'infrastructure
- + Suppression des arrêts

### FORCES

- + Amélioration du temps de parcours (cible autour d'1h de gain)
- + Création d'une offre moyenne et longue distance plus pertinente
- + Report du cabotage sur l'offre TER : Possible entre Limoges et Bordeaux 4 AR et Limoges Montluçon 2AR
- + Montage de l'offre pour limiter le besoin en parc

# PARIS – LIMOGES – TOULOUSE



SNCF INTERCITÉS  
34 – MARDI 27 JANVIER 2015

## OFFRE ACTUELLE

- + 10 AR dont 3 Toulouse et 1 Cahors
- + 1 AR 100% Eco (assuré en matériel de nuit)
- + Besoin en parc matériel: 16 locomotives en roulement, 188 Voitures Corail ARO.
- + Trafic: 1 079 millions de Vkm (taux d'occupation: 58%)
- + CA: 92 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2017)

- + 8 AR PALIBRI. Etude de 2 prolongements Toulouse
- + 1 AR IC 100% ÉCO (28 voitures + 2 locomotives)
- + Rationalisation de la politique d'arrêts (en rouge)
- + Besoin en parc matériel : 11 locomotives en roulement, 133 Voitures Corail ARO.
- + Trafic: 924 millions de Vkm
- + CA: 90.6 millions d'euros
- + Trafic transféré à TER:

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

- + La souterraine est la 2ème ville la plus importante de la Creuse après Guéret, sans la desserte PALITO la Creuse n'est plus desservie par une offre ferroviaire nationale.
- + Bilan : - 2AR (limitation de la desserte à Brive)

### FORCES

- + Gain économique et en robustesse
- + Clarification de l'offre sur cet axe. Repositionnement des transporteurs. TER sur les petites villes. TGV devra emporter le marché Toulouse sinon nous préconisons de maintenir 2AR Brive Toulouse avec arrêt intermédiaire à Cahors.



# PARIS – BOURGES

## OFFRE ACTUELLE

- + 4 AR dont 2 Montluçon
- + Besoin en parc matériel: parc mixé avec Paris-Orléans-Tours (voir fiche POT)
- + Trafic: 208 millions de Vkm (taux d'occupation: 60%)
- + CA: 16 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA2017)

- + 3 AR limités Bourges
- + Desserte de Montluçon assurée par correspondance TER sur PALITO à Vierzon
- + Besoin en parc matériel: parc mixé avec Paris-Orléans-Tours (voir fiche POT)
- + Trafic: 193 millions de Vkm
- + CA: 19.3 millions d'euros
- + Trafic transféré à TER

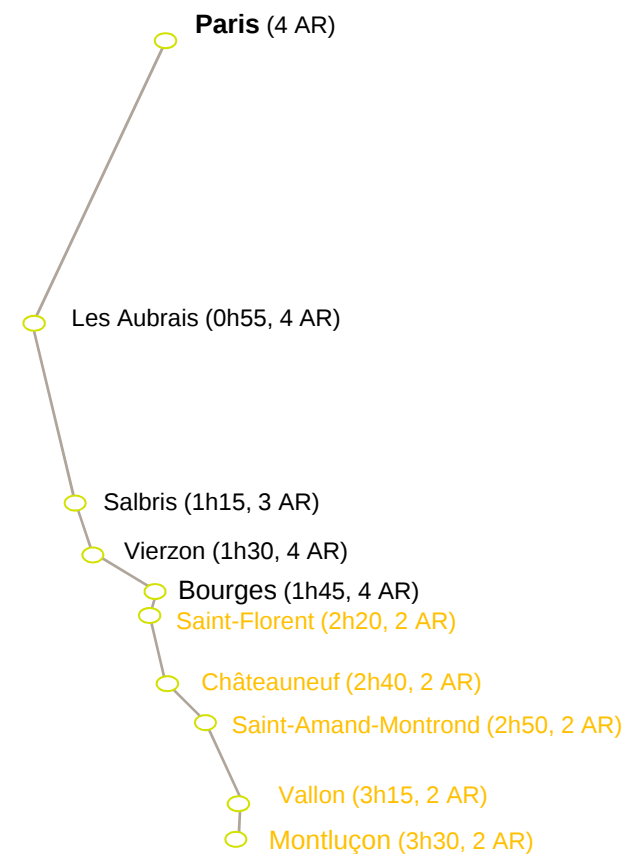
## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

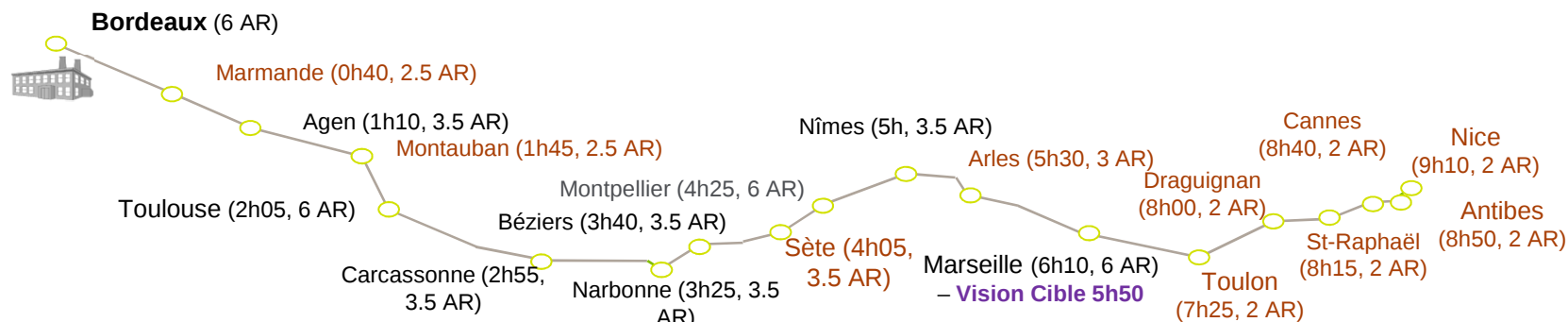
- + Rupture de charge pour Montluçon.
- + Bilan: -1 AR

### FORCES

- + Amélioration du temps de parcours Paris-Montluçon avec une correspondance à Vierzon (environ 15mn)
- + La desserte de Vierzon s'effectue en matériel TéoZ rénové, plus qualitatif que les rames Corail de la desserte actuelle
- + Gain de confort et de vitesse.



# BORDEAUX – MARSEILLE (TS)



## OFFRE ACTUELLE

- + 6 AR dont 1 Nice (2 trains à 2 arrêts et 4 à 11 arrêts)
- + Besoin en parc matériel: 13 locomotives en roulement, 150 voitures Corail ARO
- + Trafic: 900 millions de Vkm (taux d'occupation: 57%)
- + CA: 84 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2017-SA 2018)

- + 6 AR limités Marseille, 6 arrêts
- + + 2 AR partiels Bordeaux-Montpellier et Marseille-Toulouse
- + Rationalisation de la politique d'arrêts (en rouge)
- + Besoin en parc matériel : 9 locomotives en roulement, 125 voitures ARO.
- + Trafic: millions de Vkm
- + CA: 79.8 millions d'euros

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

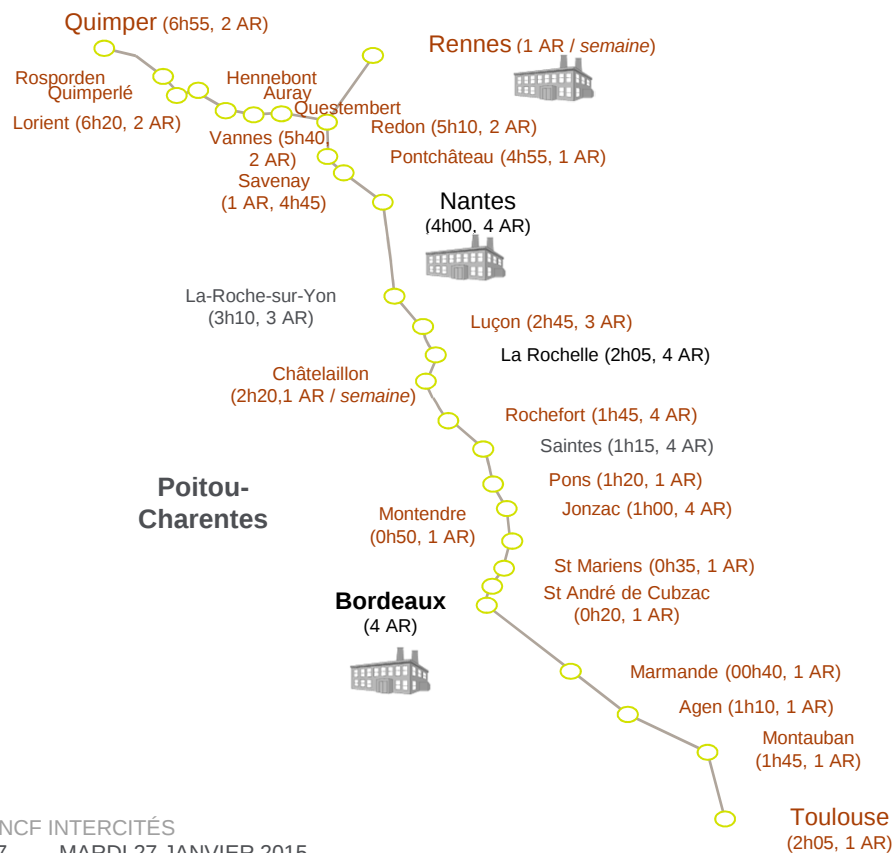
### POINTS DE VIGILANCE

- + Suppression des arrêts et particulièrement Montauban concerné par la TS et PALITO et Arles
- + Bilan: la limitation de la desserte à Marseille permet de réutiliser le parc sur les AR partiels. La desserte peut être enrichie en fréquences

### FORCES

- + Recentrage de l'offre sur Bordeaux-Marseille.
- + Amélioration du temps de parcours (5h50 pour 6h10 aujourd'hui) avec plus d'arrêts sur les villes intermédiaires.
- + Amélioration de la robustesse et de la productivité des moyens.
- + Gain en parc

# NANTES – BORDEAUX



## OFFRE ACTUELLE

- + 3 AR dont 1 Toulouse et 2 Quimper + 1PH + 1Bordeaux-La Rochelle
- + Besoin en parc matériel : 15 locomotives en roulement, 13 voitures Corail de jour (mixées avec Bordeaux-Lyon route Sud), 69 voitures Corail IC - location d'1 Z 21500
- + Trafic: 344 millions de Vkm (taux d'occupation: 48%)
- + CA: 30 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2018)

- + Desserte assurée en matériel Régionalis. Besoin : 8 rames
- + 3 AR Nantes-Bordeaux + 1 AR en pointe hebdomadaire
- + Reprise du Bordeaux-La Rochelle
- + Rationalisation de la politique d'arrêts (en rouge)
- + Trafic: 310 millions de Vkm
- + CA: 29.4 millions d'euros
- + Trafic transféré à TER

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

- + Etat de l'infrastructure
- + Suppression des arrêts type « TER »
- + Difficultés politiques à prévoir pour les gares de Luçon et Jonzac
- + Suppression des antennes Quimper, Rennes, Toulouse et du Bordeaux-La Rochelle

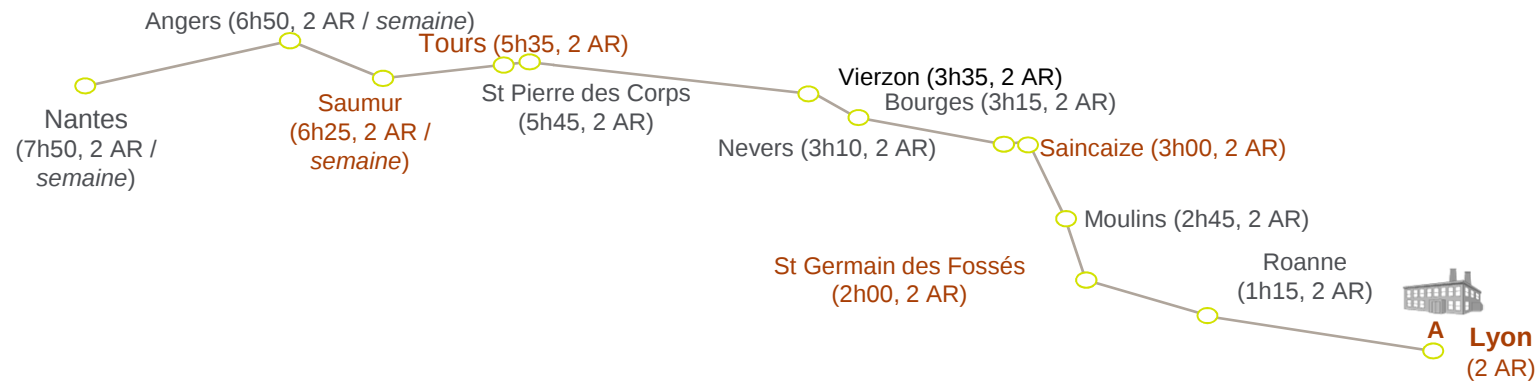
### FORCES

- + Nouveau Matériel : Desserte assurée en Régionalis
- + Gain de temps de parcours

**POINT D'ATTENTION :** La qualité de l'infrastructure pourrait remettre en cause la capacité à mettre en œuvre la vision cible



# NANTES – TOURS – LYON



## OFFRE ACTUELLE

- + 2 AR
- + Besoin en parc matériel: 3 locomotives en roulement, 18 Corail classiques.
- + Trafic: 114 millions de Vkm (taux d'occupation: 47%)
- + CA: 9.7 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2018)

- + 2 AR
- + Besoin en parc matériel : 4 rames REGIOLIS
- + Rationalisation de la politique d'arrêts (en rouge)
- + Trafic: 116 millions de Vkm
- + CA: 10.7 millions d'euros
- + Trafic transféré à TER

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

- + Suppression des arrêts Saincaize et St Germain

### FORCES

- + Amélioration du temps de parcours
- + Report sur offre TER
- + **Nouveau matériel Régionalis**

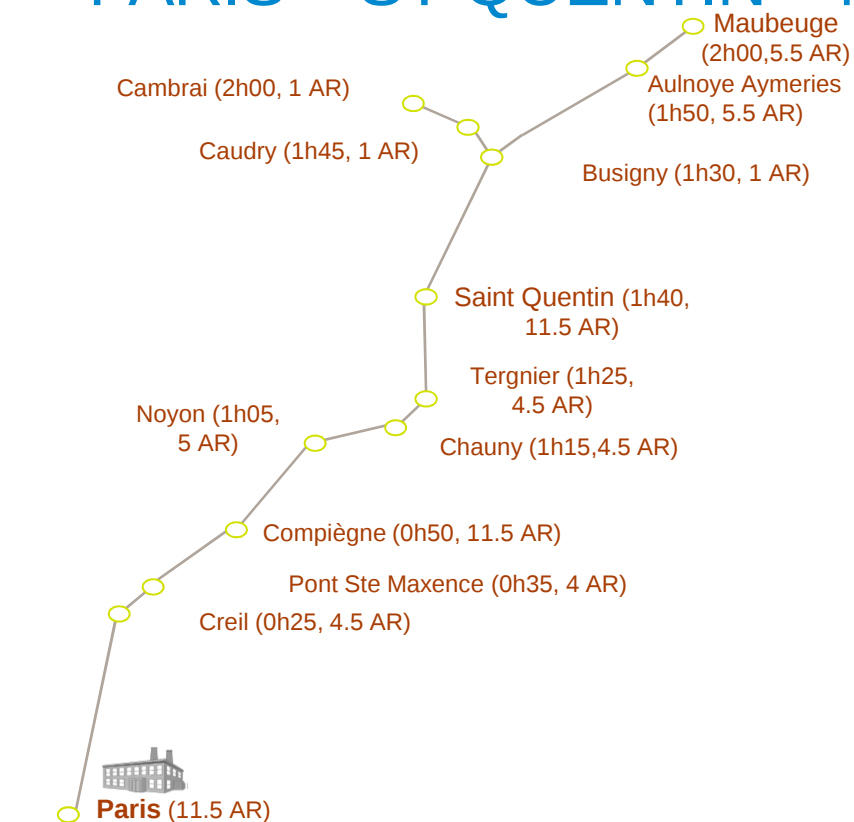
02.

LIGNE À LIGNE

# PÉRIMÈTRE À TRANSFÉRER

PARIS – SAINT QUENTIN-MAUBEUGE/CAMBRAI  
PARIS – GRANVILLE  
CLERMONT-FERRAND – NÎMES  
PARIS – NEVERS  
TOULOUSE-HENDAYE

# PARIS – ST-QUENTIN – MAUBEUGE/CAMBRAI



SNCF INTERCITÉS  
41 – MARDI 27 JANVIER 2015

## OFFRE ACTUELLE

- + 11,5 AR dont 5,5 prolongés Maubeuge
- + Besoin en parc matériel : 7 locomotives en roulement, 70 voitures Corail
- + Trafic: 255 millions de Vkm (taux d'occupation: 44%)
- + CA: 24 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2018)

- + Préconisation: 3 AR Saint Quentin
- + Rationalisation et reprise par TER
- + Le marché dimensionnant est Compiègne

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

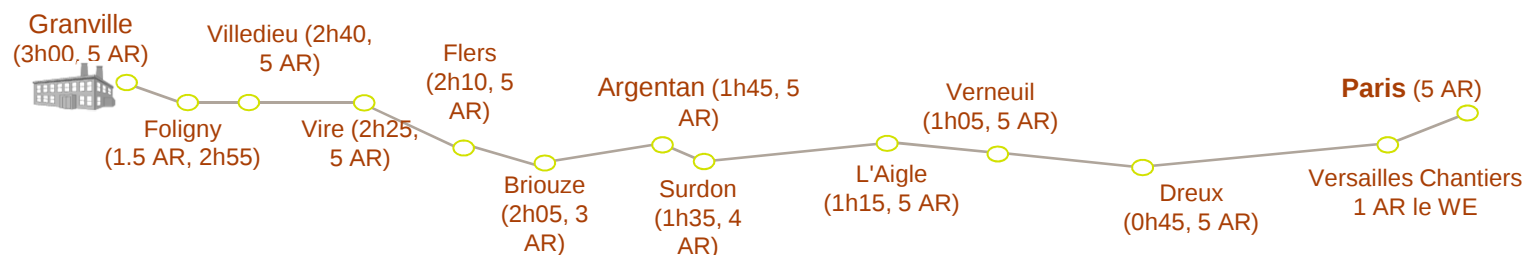
- + En dehors de Paris Compiègne l'occupation de la ligne ne peut justifier le niveau d'offre actuel

### FORCES

- + La reprise par TER est le moyen de continuer à bien desservir le tronçon dimensionnant de la ligne (Paris Compiègne) qui ne relève pas d'une desserte nationale



# PARIS – GRANVILLE



## OFFRE ACTUELLE

- + 5 AR
- + Besoin en parc matériel : 19 X72500 mixés avec Caen-Le Mans-Tours.
- + **Ligne progressivement équipée de matériel Régiolis TER financé par la Région BN**
- + Trafic: 214 millions de Vkm (taux d'occupation: 49%)
- + CA: 22 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2016)

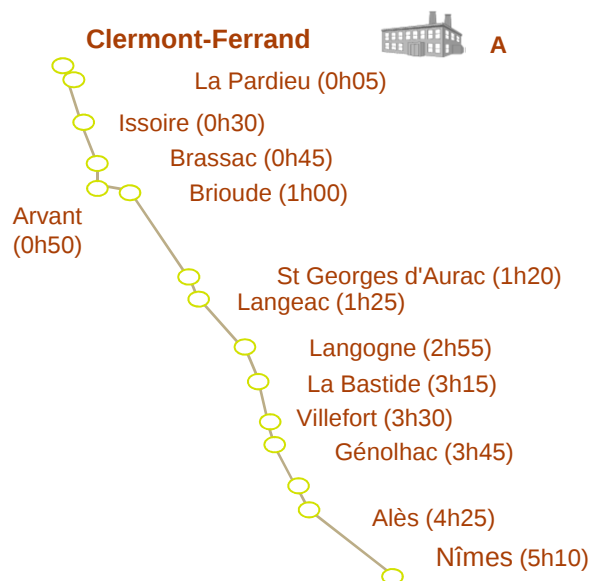
- + Marché ne relevant pas d'une offre nationale
- + Préconisation de sortie de l'offre du périmètre INTERCITÉS
- + Besoin en parc matériel : 15 rames REGIOLIS

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

- + Accord récent de location du matériel roulant
- + Trafic très déséquilibré entre la pointe hebdomadaire et le JOB

# CLERMONT-FERRAND – NÎMES



## OFFRE ACTUELLE

- + 1 AR
- + Besoin en parc matériel: location d'1 locomotive thermique, 9 voitures Corail.
- + Trafic: 20 millions de VMK (taux d'occupation: 38%)
- + CA: 2 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2016)

- + Cette ligne relève d'une desserte TER

## ANALYSE DES FORCES/POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

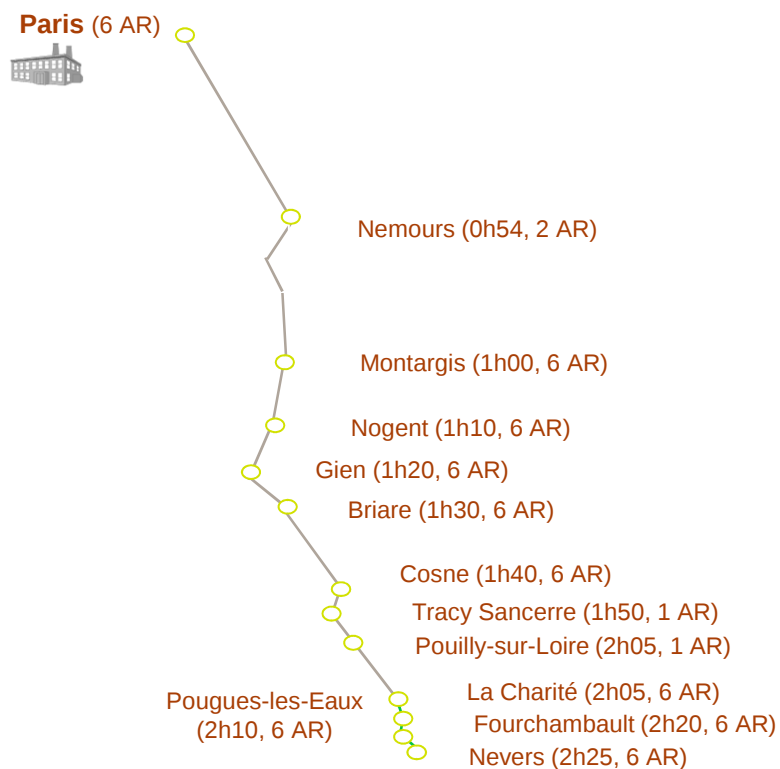
- + Risques Politiques

### FORCES

- + Actuellement 3AR Clermont Nîmes dont 2 TER: Possibilité d'optimisation

**POINT D'ATTENTION :** L'infrastructure de la ligne ne permet pas d'envisager une desserte accélérée avec une rationalisation de la politique d'arrêt.

# PARIS – NEVERS



## OFFRE ACTUELLE

- + 6 AR
- + Besoin en parc matériel : 6 locomotives en roulement et 55 voitures Corail.
- + Trafic : 95 millions de Vkm (taux d'occupation: 53%)
- + CA : 11.2 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2017)

- + Desserte régionale et Ile de France

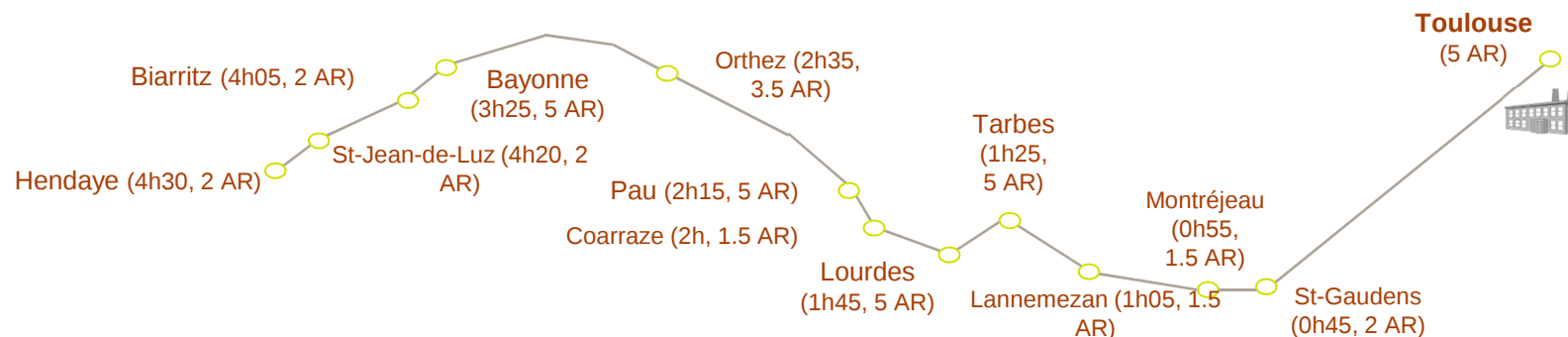
## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

- + Desserte Mixte avec TER Bourgogne et Centre
- + Aucune activité TER ne se positionne a priori pour la reprise

**POINT D'ATTENTION :** Cette desserte relève de missions TER et Transilien. La desserte de Nevers en point à point pouvant être assurée par Paris-Clermont.

# TOULOUSE – HENDAYE



## OFFRE ACTUELLE

- + 4 AR dont 1 Hendaye
- + Besoin en parc matériel : 5 locomotives en roulement, 32 voitures Corail.
- + Trafic: 123 millions de Vkm (taux d'occupation: 35%)
- + CA: 12.5 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2016)

- + Rationalisation et reprise par TER

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

- + Rationalisation de la consistance de la desserte à prévoir

**POINT D'ATTENTION :** L'infrastructure de la ligne ne permet pas d'envisager une desserte accélérée avec une rationalisation de la politique d'arrêts.

02.

LIGNE À LIGNE

# PÉRIMÈTRE HORS CIBLE

CAEN-LE MANS-TOURS  
PARIS-EVREUX-SERQUIGNY  
REIMS-DIJON  
BORDEAUX-LYON (ROUTE SUD)  
HIRSON-METZ  
CLERMONT-BÉZIERS

# CAEN – LE MANS – TOURS



Caen (2 AR)

Mézidon (0h15, 2 AR)

Argentan (0h40, 2 AR)

Surdon (0h50, 1.5 AR)

Sées (1h00, 1.5 AR)

Alençon (1h10, 2 AR)

Le Mans (1h40, 2 AR)

Ecommoy (1h50, 0.5 AR)

Château-du-Loir (2h20, 2 AR)

Saint Pierre des Corps (2h50, 2 AR)

Tours (3h00, 2 AR)

SNCF INTERCITÉS

48 – MARDI 27 JANVIER 2015

## OFFRE ACTUELLE

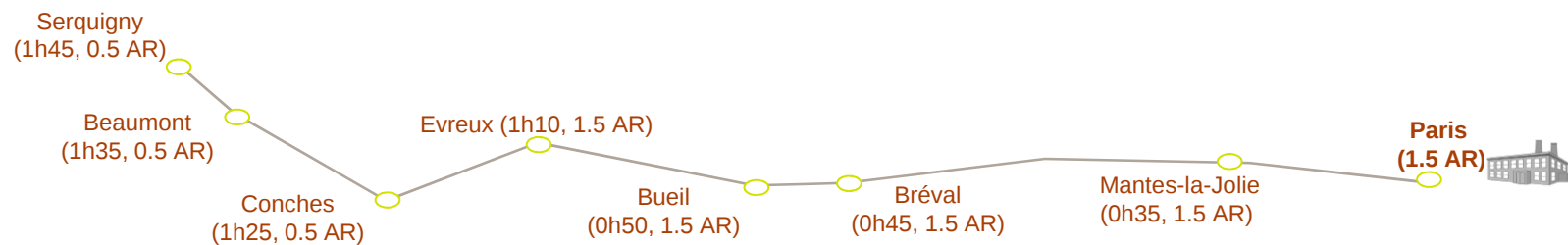
- + 2 AR
- + 1 AR TER
- + Trafic: 36 millions de Vkm (taux d'occupation: 35%)
- + CA: 4 millions d'euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2016)

- + Suppression



# PARIS – ÉVREUX – SERQUIGNY



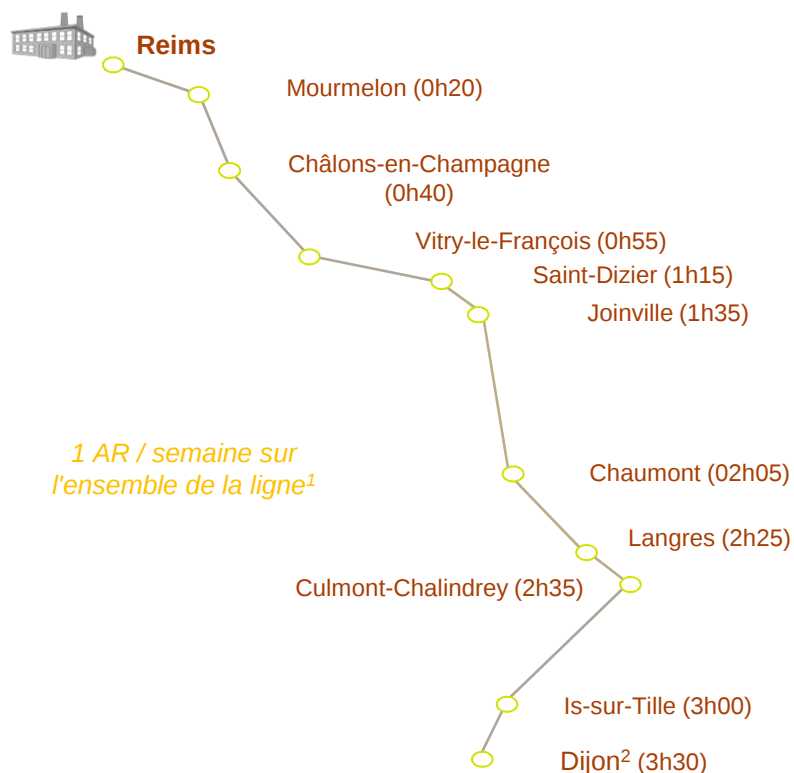
## OFFRE ACTUELLE

- + 1.5 AR dont 0.5 prolongé Serquigny
- + 3 AR TER
- + Besoin en parc matériel: location matériel

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2016)

- + Suppression

# REIMS – DIJON



## OFFRE ACTUELLE

- + 1 AR
- + 1 AR TER
- + Besoin en matériel : location à TER
- + Trafic : 1 million de Vkm
- + CA : 100 000 euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2016)

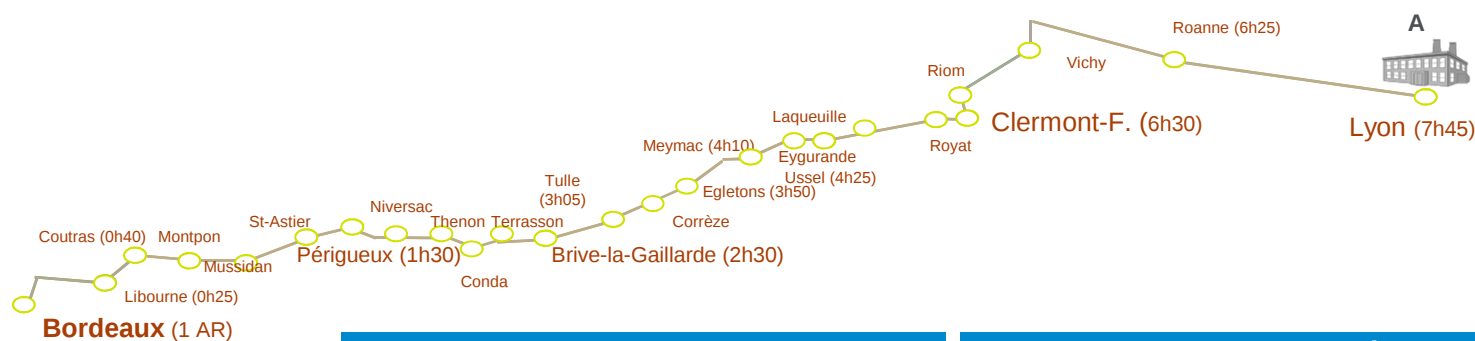
- + Arrêts des paiements

## ANALYSE DES FORCES / POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

- + Desserte identique TER Champagne Ardenne du Lundi au vendredi.
- + Aucune reconnaissance de l'offre INTERCITÉS assurée par du matériel TER
- + Matériel en location à TER Champagne Ardenne (perte de produit de location pour la région)

# BORDEAUX – LYON (ROUTE SUD)



## OFFRE ACTUELLE

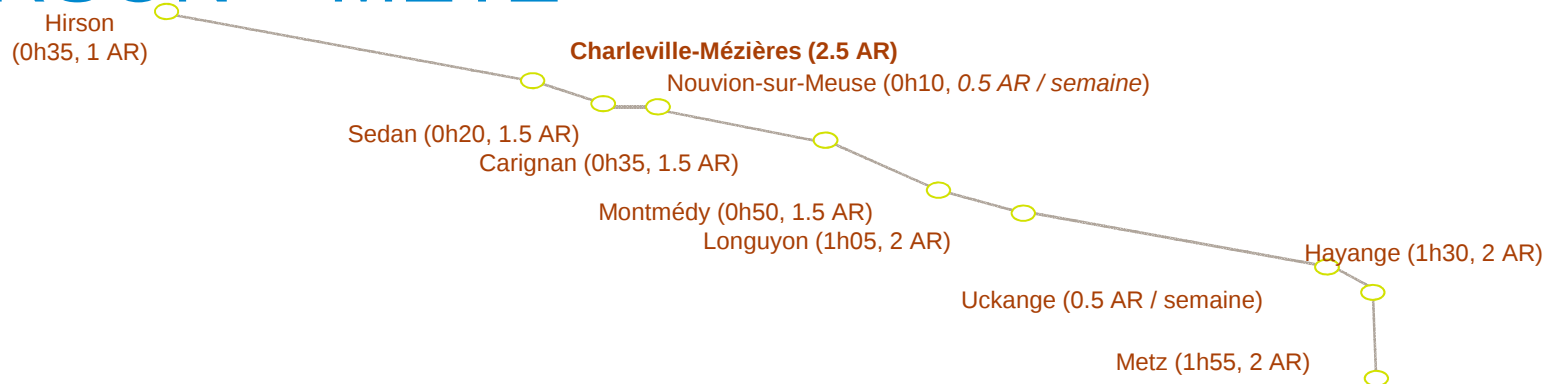
- + 1 AR le WE + 1 AR quotidien pendant les vacances scolaires
- + Pas de desserte TER de bout en bout
- + Besoin en parc matériel: 1 locomotive en roulement, 13 voitures Corail (roulement mixé avec Bordeaux-La Rochelle).

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2015)

- + Suppression

POINT D'ATTENTION : Portion de ligne fermée sans perspective de réouverture

# HIRSON – METZ



## OFFRE ACTUELLE

- + Hirson-Charleville
- + 1 AR du Lundi au Vendredi
- + 2 AR les Samedi Dimanche
- + Charleville-Metz: 2 AR
- + Pas de desserte TER de bout en bout
- + Besoin en parc matériel : location TER

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2016)

- + Arrêt des paiements

## ANALYSE DES FORCES/POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

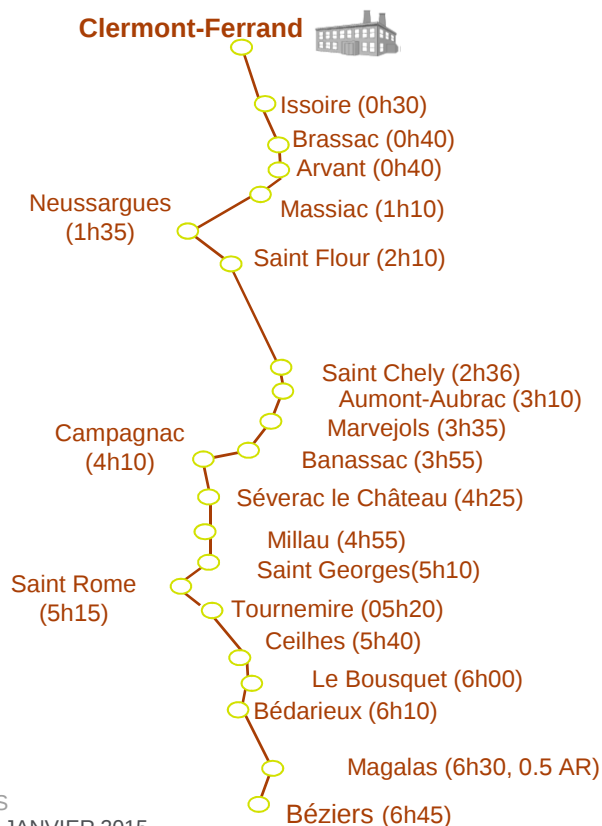
Hirson – Charleville : terminus technique pour la région NPDC (pourrait se reporter sur Hirson)  
 Du Lundi au Vendredi : 1 AR assuré par du matériel NPDC, le retrait d'INTERCITÉS entraîne la suppression des produits de location  
 Desserte assurée par TER Champagne Ardenne à raison de 3AR impose une rupture de charge à Hirson.

Charleville – Metz : risque politique en Champagne Ardenne très attachée à la desserte historique. Il s'agirait de s'appuyer sur le passage au cadencement en Lorraine (avril 2016) pour transférer l'offre.

Perte de produits de location pour les 2 régions Champagne Ardenne et Lorraine

Peu ou pas de flux en semaine, quelques flux étudiants les vendredi et dimanche. Aucune identité INTERCITÉS sur ces lignes qui sont assimilées à du TER.

# CLERMONT-FERRAND – BÉZIERS



## OFFRE ACTUELLE

- + 1 AR
- + Pas de desserte TER de bout en bout
- + Besoin en parc matériel : location TER
- + Trafic : 9 millions de Vkm
- + CA: 900 000 euros

## VISION CIBLE INTERCITÉS (SA 2015)

- + Suppression

## ANALYSE DES FORCES/POINTS DE VIGILANCE

### POINTS DE VIGILANCE

- + Pas d'opposition politique pour une reprise par TER ou mise sur route
- + Risque économique : location X73500 (1.7M€/an)

### FORCES

- + Report sur offre TER existante :
  - Clermont – Neusargues : 6AR
  - Clermont – St Chely : 4AR BUS
  - St Chely – Béziers : 1 AR TER + 2 AR en Bus

# ZOOM SUR LA NUIT

# LA SITUATION DE LA NUIT

## Éléments de bilan 2009-2013 (sur la base de l'offre actuelle)

+ Chiffre d'affaires : - 21%

+ Trafic : - 32%

+ Résultat net 2013 : - 88M€

Une situation qui s'explique par la crise sillon qui a lourdement frappé l'activité nuit d'INTERCITES entre 2009 et début 2012 (coût estimé pour la seule année 2011 à 70M€) et par les conséquences des travaux qui, bien que programmés, pénalisent l'offre.

Les clients perdus au plus fort de la crise ne sont pas revenus et l'offre a perdu de son attractivité (matériel vieillissant, temps de parcours dégradés) malgré une dynamique commerciale et de services (rénovation des espaces de voyage, renouvellement de la literie, service de privatisation de compartiment) forte.

# QUELLES PERSPECTIVES ?

## Les contraintes des années à venir

- + Les travaux (nécessaires à la régénération de l'infrastructure) vont continuer à pénaliser l'offre.
- + L'intégralité du matériel doit être renouvelée et plus raisonnablement renouvelée dans les 5 ans à venir.

## Le marché

- + La part des clients qui choisissent l'offre ne cesse de diminuer en raison des explications endogènes présentées ci-avant mais également au regard de l'évolution de l'environnement concurrentiel. Il y a 10 ans on vendait la nuit en valorisant le coût attractif du transport et de la nuit d'hôtel, aujourd'hui le développement des petits prix sur les offres ferroviaires de jour, les low cost aériens, le covoiturage et les low cost hôteliers ont redéfini l'offre de mobilité accessible. Le modèle du train de nuit (travail de nuit des personnels, service couchette) ne permet pas d'entrer dans une politique de prix aussi agressive que cette nouvelle concurrence.

**LES RÉSULTATS ÉCONOMIQUES ET L'ÉVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL NOUS PORTENT À PRÉCONISER UN ARRÊT ORGANISÉ DE CETTE OFFRE**

# ZOOM SUR LE DÉVELOPPEMENT D'OFFRE

# FAIRE D'INTERCITÉS UN ACTEUR DYNAMIQUE DE LA MOBILITÉ

**L'enjeu du développement est de compléter l'offre SNCF sur des destinations desservies exclusivement par TGV pour :**

- + Redonner le choix aux clients et permettre de faire venir aux trains les marchés non captifs TGV,
- + Laisser porter le prix bas par une offre moins performante que TGV pour redonner de la valeur à la vitesse et de la cohérence à la gamme d'offres SNCF,
- + Apporter une réponse à la recherche de mobilité accessible des clients partiellement laissée aujourd'hui au covoiturage.

Le développement d'offre représenterait en cible un peu moins de 10% de l'offre INTERCITÉS.

Il serait réalisé par réutilisation du matériel INTERCITÉS disponible.

# 03.

## FOCUS SUR UNE ANALYSE DE LIGNE PARIS – ROUEN – LE HAVRE

- + RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE
- + L'OFFRE ACTUELLE
- + L'OFFRE CIBLE
- + FLUX FINANCIERS

03.

FOCUS SUR UNE ANALYSE DE LIGNE PARIS – ROUEN – LE HAVRE

# RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE

# OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE

## Objectifs

- + Valider qu'il existe des conditions économiques (OPEX et CAPEX) et de service aux voyageurs favorables à une nouvelle répartition des missions entre transporteurs.
- + Proposer un cadre de négociation à cette nouvelle répartition entre les Autorités Organisatrices d' INTERCITÉS, de TER et de Transilien.

## Contexte

L'ensemble des transporteurs et des AO de l'axe sont sous pression économique et financière, avec une MOP se dégradant et des investissements de parc à venir.

Cette pression économique met en danger à moyen terme la qualité de service offerte aux voyageurs (matériel roulant, qualité de vie à bord, régularité) et la capacité à maintenir le volume d'offre actuel.

## Quatre transporteurs présents sur tout ou partie de l'axe

### 3 missions correspondant à la desserte de 3 marchés

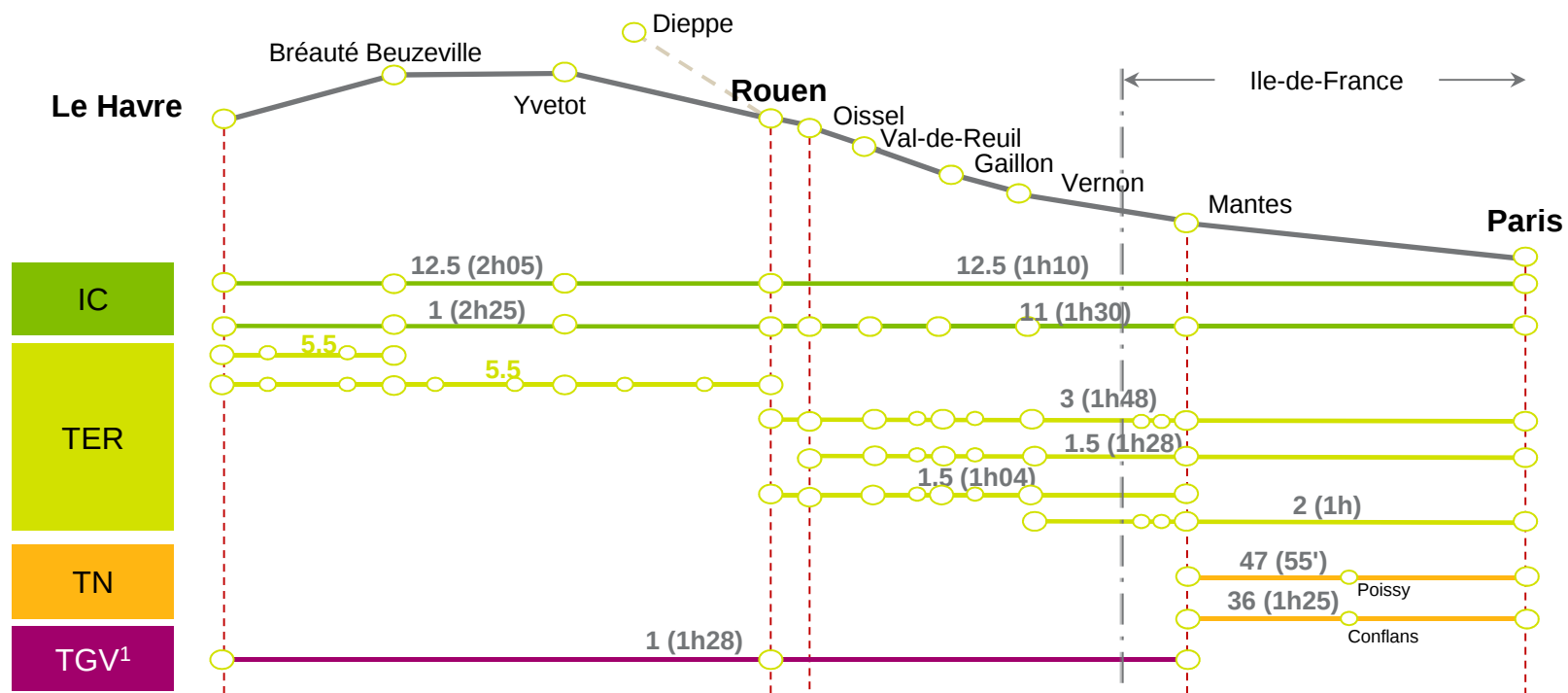
- + Mission "Nationale" : desserte de Paris-Rouen et Paris-Le Havre.
- + Mission "Régionale" : desserte des ODs normandes entre Vernon et Rouen et entre Rouen et Le Havre.
- + Mission "Ile-de-France" : desserte du marché Paris-Mantes.

03.

FOCUS SUR UNE ANALYSE DE LIGNE PARIS – ROUEN – LE HAVRE

# L'OFFRE ACTUELLE

# QUATRE TRANSPORTEURS



# UNE OFFRE GLOBALEMENT SURABONDANTE POUR LA LIGNE PARIS – ROUEN – LE HAVRE

OFFRE DE L'AXE, TOUS TRAINS  
CONFONDUS (HORS TRANSILIEN)

**INTERCITÉS**  
2 700 M  
SIÈGES.KM

**TER**  
745 M  
SIÈGES.KM

3 445 M  
SIÈGES.KM

DEMANDE, TOUS TRAINS CONFONDUS  
(HORS VOYAGES TRANSILIEN)

**INTERCITÉS**  
814 M  
VOYAGEURS.KM

**TER**  
173 M  
VOYAGEURS.KM

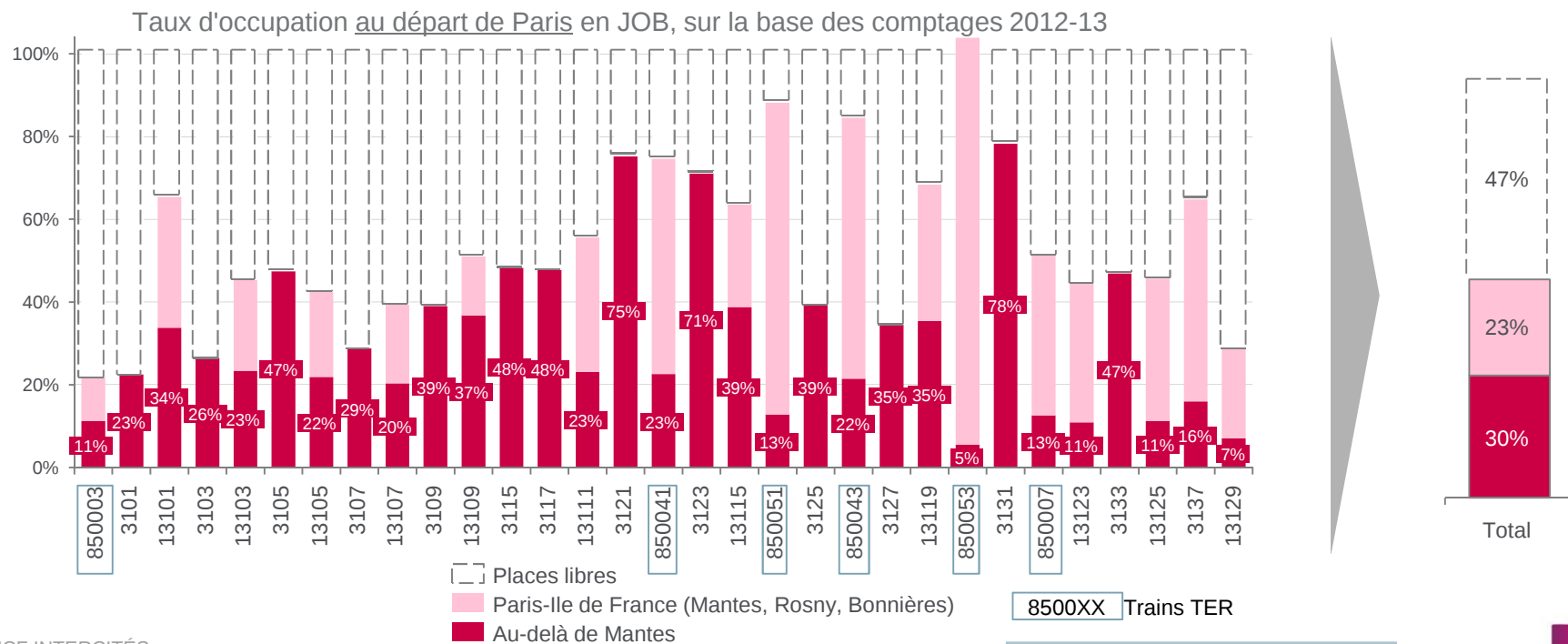
~ 987 M  
VOYAGEURS.KM

TAUX D'OCCUPATION MOYEN  
29%

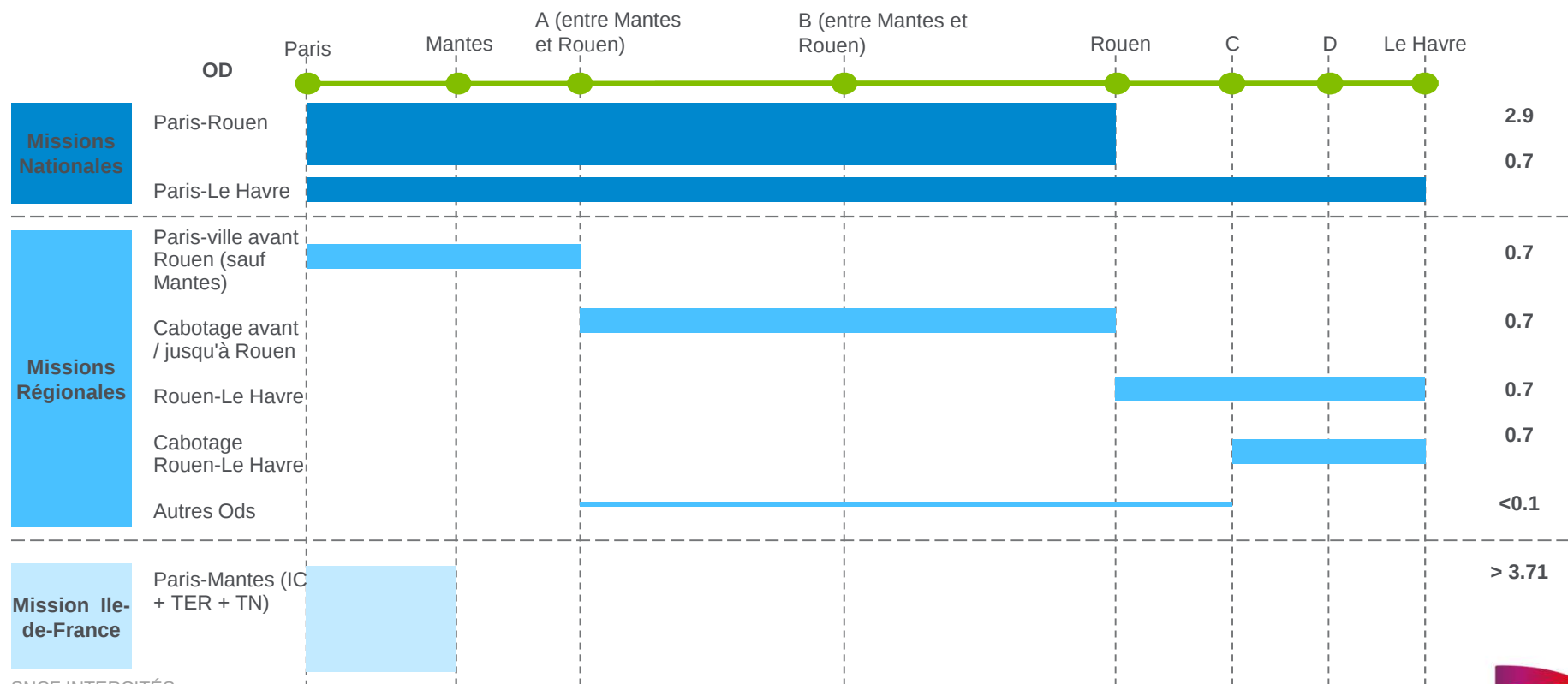
SNCF INTERCITÉS



# UNE OFFRE DIMENSIONNÉE POUR LES FRANCILIENS



# 8 ODS PRINCIPALES SE RÉPARTISSENT ENTRE TROIS MISSIONS



SNCF INTERCITÉS

66 – MARDI 27 JANVIER 2015

1. Obtenu sur 42 semaines travaillées, hors week-ends.



03.

FOCUS SUR UNE ANALYSE DE LIGNE PARIS – ROUEN – LE HAVRE

# OFFRE CIBLE

# UNE OFFRE REDIMENSIONNÉE QUI RESTE RICHE EN POINTE

|              | Paris-Rouen                                                   | Paris-Le Havre                                                                               | Paris-Vernon et alentours                                          | Vernon alentours-Rouen              | Paris-entre Rouen et Le Havre                                                                                                                            | Entre Rouen et Le Havre               | Rouen – Le Havre                                                          | Paris – Mantes et alentours                                                                          |
|--------------|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Avant</b> | <b>28 A/R</b><br>12.5 directs (1h10)<br>15.5 caboteurs (1h30) | <b>19 A/R</b><br>13.5 directs (2h05)<br>5.5 caboteurs (2h25)                                 | <b>17.5 A/R</b><br>dont 15.5 au-delà de Vernon (entre 40' et 1h15) | <b>17 A/R</b><br>(entre 15' et 50') | <b>19 A/R</b><br>IC: 1h35 ou 1h50, TER: 1h55 ou 2h10                                                                                                     | <b>18.5 A/R</b><br>(entre 25' et 55') | <b>19 A/R</b><br>caboteurs (entre 25' et 55')                             | <b>98 A/R</b><br>15 A/R directs jusque Mantes (IC et TER, 25')<br>83 A/R caboteurs (TN, 55' ou 1h20) |
|              | 23.5 4.5                                                      | 13.5 5.5                                                                                     | 11 6.5                                                             | 11 6                                | 13.5 5.5                                                                                                                                                 | 12.5 5.5                              | 13.5 5.5                                                                  | 83 8.5 6.5                                                                                           |
| <b>Après</b> | <b>21 A/R</b><br>11.5 directs (1h10)<br>9.5 caboteurs (1h25)  | <b>19 A/R</b><br>4 directs (1h58)<br>15 caboteurs (rupture de charge vers TER à Rouen, 2h25) | <b>9.5 A/R</b><br>(entre 35' et 1h10)                              | <b>14 A/R</b><br>(entre 15' et 50') | <b>15 A/R</b><br>Correspondance à Rouen : intervalle entre 2 trains à définir (IC puis TER: 1h35 ou 1h50 <sup>1</sup> , TER: 1h55 ou 2h10 <sup>1</sup> ) | <b>15 A/R</b><br>(entre 25' et 55')   | <b>19 A/R</b><br>4 directs Rouen-Le Havre (48')<br>15 caboteurs (25'-55') | <b>93 A/R</b><br>15 directs jusqu'à Mantes (25')<br>78 caboteurs (55' ou 1h20)                       |
|              | 11.5 9.5                                                      | 4 15                                                                                         | 9.5                                                                | 14                                  | 15 <sup>2</sup>                                                                                                                                          | 15                                    | 4 15                                                                      | 93                                                                                                   |

FOCALISATION D'INTERCITES SUR LA DESSERTE DIRECTE DE ROUEN ET DU HAVRE  
FOCALISATION DE TER SUR LA DESSERTE VERNON-ROUEN

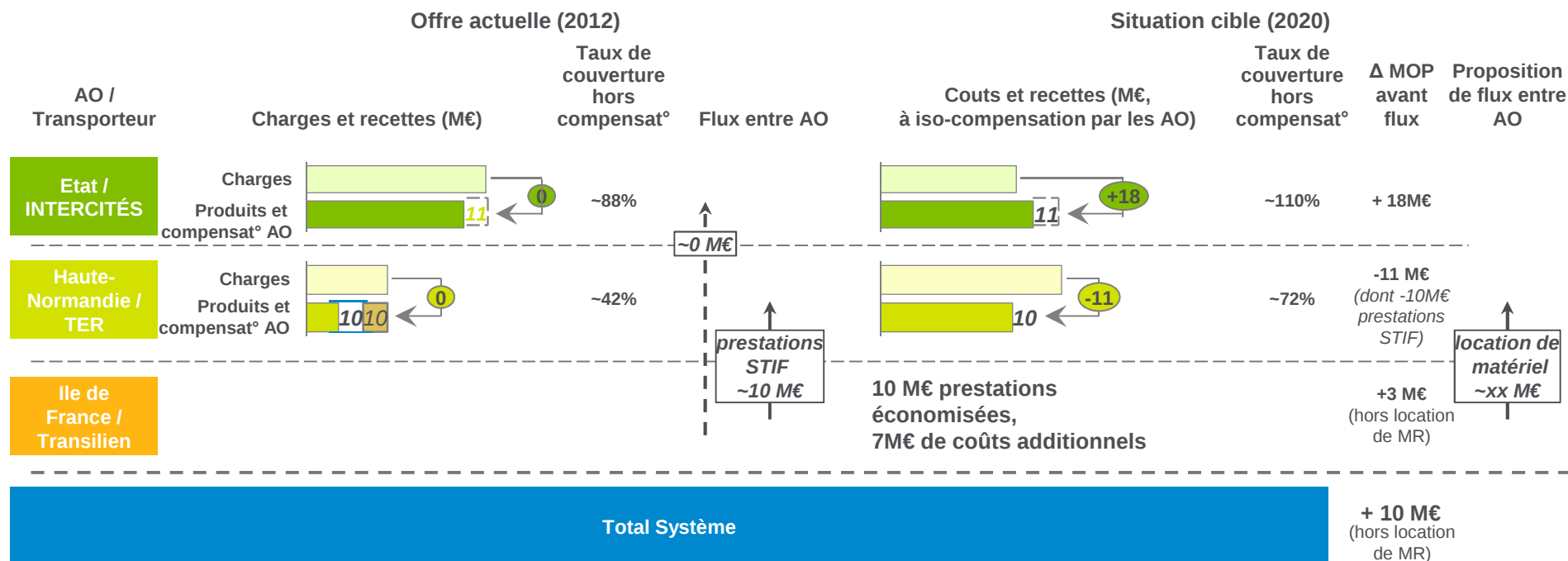
03.

FOCUS SUR UNE ANALYSE DE LIGNE PARIS – ROUEN – LE HAVRE

# FLUX FINANCIERS

# +10 M€ DE MOP À PARTAGER

ENTRE TRANSPORTEURS / AUTORITÉS ORGANISATRICES



RECONFIGURATION DES FLUX SUR LA BASE D'UNE ANALYSE 2013

# MERCI