

# Trains d'équilibre du territoire : une nouvelle convention État-SNCF, en attendant l'ouverture à la concurrence

Publié le 17 mars 2022 par Anne Lenormand / Localtis

**L'État a signé ce 17 mars avec SNCF Voyageurs une nouvelle convention organisant l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET, plus connus sous le nom d'Intercités) jusqu'en 2031. La convention intègre un calendrier progressif d'ouverture à la concurrence à partir de la fin 2026.**

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports, et Christophe Fanichet, président-directeur général de SNCF Voyageurs, ont signé ce 17 mars la nouvelle convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) pour la période 2022-2031. "Cette convention doit permettre d'augmenter significativement le nombre de voyageurs qui peuvent être transportés par les trains d'équilibre du territoire", avec un objectif d'augmentation du trafic d'"environ 20%" dans les dix ans à venir, a indiqué le ministère des Transports. "Cette dynamique de croissance est liée aux développements d'offres déjà prévus sur les lignes existantes, parmi lesquelles la création d'un quatrième aller-retour quotidien Nantes-Bordeaux depuis début 2022 et d'un troisième aller-retour quotidien Nantes-Lyon en 2023, ainsi que la mise en œuvre d'allers-retours supplémentaires sur les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand dès 2026, prévus par leur schéma directeur, ajoute-t-il. Pour ces dernières, cette dynamique viendra également du déploiement des nouveaux matériels roulants, commandés en 2019 et qui seront progressivement déployés d'ici 2026."

## Près de 80 trains quotidiens concernés

La convention intègre l'ensemble du réseau TET, soit près de 80 trains quotidiens qui transportent chaque année près de 9 millions de passagers. Ces TET comprennent trois lignes structurantes (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Marseille), quatre lignes dites "d'aménagement du territoire" (Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye et Clermont-Ferrand-Béziers), et trois lignes de nuit (Paris-Briançon-Nice, Paris-Toulouse-Rodez et Albi, Paris-Lourdes-Latour-de-Carol et Cerbère). De nouvelles liaisons pourront être ajoutées par avenant au contrat avant la fin 2023, comme le train de nuit Paris-Aurillac qui devrait être relancé à cette échéance, a précisé le ministère. Au-delà, toute nouvelle ligne de TET devra faire l'objet d'un appel d'offres, conformément à la loi de réforme ferroviaire de 2018.

## Ouverture à la concurrence organisée par lots

La convention comprend aussi un calendrier progressif d'ouverture à la concurrence, cette ouverture étant organisée par lots : fin 2026 pour les lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon - un précédent appel d'offres avait été déclaré infructueux en 2020, faute de candidat alternatif à la SNCF -, fin 2027 pour les trains de nuit, fin 2028 pour Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand, et fin 2029 pour Bordeaux-Marseille.

Quant aux relations Toulouse-Hendaye et Clermont-Ferrand-Béziers, "leur statut n'est pas complètement figé aujourd'hui" et elles pourraient être cédées aux régions traversées, selon le ministère des Transports.

Concrètement, tous les TET pourraient donc être ouverts à la concurrence ou transférés aux régions avant l'expiration de la convention en 2031, mais celle-ci permet à l'État de garder une bonne marge de manoeuvre.

La convention comporte en outre "un dispositif d'intéressement et d'incitation plus vertueux" visant à "améliorer la qualité de service" et la satisfaction des voyageurs, selon le ministère. Avec des trains plus nombreux, plus réguliers, plus propres, et une meilleure information des voyageurs en cas de problème.

Le besoin de financement pour les trains concernés est de 1,73 milliard d'euros sur dix ans "avec une contribution de l'État qui est constante au moins jusqu'en 2025", a-t-il indiqué, sans autre précision.