

Commission « TET d'avenir »

TET : AGIR POUR L'AVENIR

Le 25 mai 2015

Introduction du président

TET : agir pour l'avenir

Deux mots résument assez bien l'appréciation des usagers à propos des trains d'équilibre du territoire (TET), ce maillon faible entre TGV et TER : l'attachement et l'exaspération. L'attachement au service public ferroviaire qui garantit à chacun de pouvoir se déplacer commodément sur l'ensemble du territoire, dans des conditions de sécurité et de confort d'un haut niveau et à un prix accessible. L'exaspération face à une offre qui se dégrade depuis plus de vingt ans tant au niveau du service que du matériel.

La régularité, la ponctualité des trains, jadis fierté des cheminots, se sont dégradées de manière préoccupante. Le vieillissement des infrastructures et du matériel expliquent pour partie les désagréments que vivent quotidiennement les usagers de ces trains. Le manque d'investissement, l'absence de décisions stratégiques en sont les causes essentielles. Cette obsolescence de l'offre explique la dégradation financière qui s'accélère de manière préoccupante et conduit la SNCF à proposer des réductions d'offre sur les lignes les moins fréquentées et les plus déficitaires, alors qu'on attendrait d'elle qu'elle cherche à maximiser les résultats là où c'est possible ou qu'elle s'efforce de gagner en productivité. On assiste ainsi à un délitement régulier et progressif de l'offre TET dans un processus qui rappelle parfois la régression du fret ferroviaire.



Il est urgent d'agir. Et cela d'autant plus qu'il faudra demain que les TET se mesurent à d'autres offres de mobilité plus souples et moins coûteuses, telles que le covoiturage ou les autocars qui, comme au Royaume-Uni ou en Allemagne, vont séduire les voyageurs. Il faut agir aussi pour se préparer à l'ouverture à la concurrence qui s'imposera avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire.

C'est ce qui a conduit le gouvernement et le Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, M. Alain Vidalies, à mettre en place la commission "TET d'Avenir" chargée à la fois de proposer des solutions de court terme pour redresser la dérive financière des TET et de dessiner des perspectives de long terme pour proposer au public et aux territoires des solutions de mobilité de notre temps et des trains d'équilibre du territoire qui puissent être perçus demain comme une solution d'excellence entre les TGV et les TER.

Mixte et pluraliste, la commission rassemble des parlementaires, députés et sénateurs, des élus régionaux, appartenant à toutes les sensibilités politiques représentées par un groupe au Parlement, ainsi que des experts reconnus. Cette approche très large a permis un diagnostic partagé et des propositions sérieuses et consensuelles.

Pour sauver l'offre TET, il faut agir vite, il faut regarder loin, il faut des mesures fortes qui s'inscrivent dans une vision renouvelée du système ferroviaire. Cette vision, cette stratégie, c'est l'Etat seul qui peut la définir et la mettre en œuvre. C'est d'ailleurs la mission que lui confie la loi portant réforme ferroviaire de 2014. La convention signée en 2010 fait de lui une autorité organisatrice par défaut. Cinq ans plus tard, nous sommes amenés à constater que, si elle a permis de transférer à l'Etat une partie des déficits constatés à cette époque et la charge de renouveler le matériel roulant, elle ne l'a pas amené à engager la réforme qui s'imposait. Il lui revient donc aujourd'hui de décider de la redéfinition des missions et des périmètres des trois types d'offres faites aux passagers. Il doit présider aux choix de renouvellement du matériel qu'il a déjà engagé pour le remplacement du matériel thermique, il doit conclure des délégations de service public avec les opérateurs ferroviaires pour assurer un service public de transport efficace, équitable et accessible à tous.

Il n'y a pas de fatalité au déclin. Il n'y a pas de solution unique pour retrouver l'excellence ferroviaire. Autour de nous, en Europe, de nombreux pays qui étaient confrontés comme la France au vieillissement de leur système ferroviaire ont engagé depuis vingt ans des réformes courageuses qui leur ont permis de redresser des situations parfois plus dégradées que celle que nous décrivons dans ce rapport. Certains ont choisi la voie du tout libéral comme le Royaume-Uni, d'autres ont préféré s'en tenir à une solution publique comme la Suisse. L'Allemagne, elle, a opté pour une ouverture à la concurrence limitée et maîtrisée. Tous ont renforcé leur système ferroviaire et amélioré le service offert à la population. Si la France doit s'inspirer des meilleures pratiques observées en Europe, elle doit définir et tracer sa propre voie qui tienne compte de la spécificité de son territoire, des besoins des Français et des grandes compétences maintes fois démontrées du monde ferroviaire français, et notamment des cheminots.

A handwritten signature in dark ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a series of loops and a final vertical stroke.

Philippe Duron

Table des matières

INTRODUCTION DU PRÉSIDENT.....	3
 1. L'OFFRE DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET) DOIT ÊTRE PROFONDEMENT REVUE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ.....	11
1.1. L'offre TET actuelle ne répond plus aux besoins de mobilité des voyageurs et des territoires	11
1.1.1. <i>L'offre TET, largement héritée de l'histoire, est très hétérogène et a été délaissée, ce qui s'est traduit par une dégradation de la qualité et de l'offre de service.....</i>	<i>11</i>
1.1.2. <i>Dans le même temps, les dessertes proposées par les lignes de jour n'ont pas été adaptées à l'évolution des besoins de mobilité des voyageurs.....</i>	<i>15</i>
1.1.3. <i>Le modèle économique des lignes de nuit n'est plus viable mais celles-ci restent utiles pour assurer la desserte de certains territoires.....</i>	<i>17</i>
1.2. Cette inadéquation de l'offre TET aux besoins de mobilité se traduit par un niveau de subventionnement public par voyageur en forte croissance.....	18
1.2.1. <i>La dynamique de croissance du financement des TET par les contribuables est insoutenable.....</i>	<i>18</i>
1.2.2. <i>Le financement par les contribuables des lignes de jour est très hétérogène selon les trajets</i>	<i>19</i>
1.2.3. <i>Le niveau de financement par les contribuables pour les lignes de nuit est très élevé alors que ces trajets concernent des flux de voyages assez faibles</i>	<i>22</i>
1.3. La répartition confuse des responsabilités entre l'Etat et SNCF Mobilités comme l'imbrication des offres TET et TER sont préjudiciables à la qualité de l'offre	23
1.3.1. <i>La convention conclue à partir de 2011 n'a pas apporté les résultats attendus</i>	<i>23</i>
1.3.2. <i>La confusion du partage des responsabilités et l'insuffisante responsabilisation des acteurs en sont les principales explications.....</i>	<i>24</i>
1.3.3. <i>La mission des trains d'équilibre du territoire doit être explicitée et la cohérence de l'offre avec les TER clarifiée.....</i>	<i>25</i>
1.4. La France bénéficie d'une conjonction de facteurs favorables pour adapter le segment Intercités aux besoins des voyageurs et le moderniser, chantier largement engagé en Europe	27
1.4.1. <i>Plusieurs Etats européens sont confrontés à des problématiques similaires concernant l'avenir de leur offre Intercités</i>	<i>27</i>
1.4.2. <i>Une fenêtre d'opportunité inédite se présente en France pour faire aboutir le débat</i>	<i>27</i>
1.4.3. <i>Les réformes pourront être engagées sur le fondement de grands principes structurants.....</i>	<i>29</i>

2. LE SCHÉMA DE DESSERTE DES TET DOIT ÊTRE ADAPTÉ SOUS L'ÉGIDE D'UNE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE PLEIN EXERCICE	31
2.1. « Intercités : sortons de l'indécision », avec la mise en place d'une autorité organisatrice forte.....	31
2.1.1. <i>Redonner sa place à l'Etat, en explicitant ses missions.....</i>	<i>31</i>
2.1.2. <i>Mettre en place une autorité organisatrice de plein exercice.....</i>	<i>32</i>
2.1.3. <i>Renforcer les exigences de l'Etat dans le cadre d'une véritable délégation de service public</i>	<i>33</i>
2.1.4. <i>Avoir recours à des délégations différenciées selon les types de lignes.....</i>	<i>34</i>
2.2. Redynamiser l'offre des TET en les recentrant sur leur domaine de pertinence	34
2.2.1. <i>Le renforcement de l'offre TET sur les lignes à fort potentiel doit être engagé et s'accompagner d'une adaptation du service sur les tronçons où l'offre est actuellement surdimensionnée.....</i>	<i>34</i>
2.2.2. <i>Une adaptation du périmètre TET pour les lignes de jour est non seulement possible mais aussi nécessaire dès 2016</i>	<i>38</i>
2.2.3. <i>Le périmètre des lignes de nuit doit être recentré sur les dessertes qui ont une véritable utilité sociale</i>	<i>41</i>
2.2.4. <i>Les scénarios de plus forte contraction de l'offre, ne permettant pas de garantir des solutions de mobilité pour les usagers, seraient difficilement acceptables</i>	<i>42</i>
2.3. La modernisation de l'offre TET passe par la réalisation des investissements nécessaires et adaptés à chaque groupe de lignes.....	42
2.3.1. <i>Le matériel roulant à acquérir doit être mieux adapté aux besoins d'exploitation de chaque groupe de lignes</i>	<i>42</i>
2.3.2. <i>Les investissements à réaliser sur l'infrastructure devront privilégier sa régénération, à l'exception de la ligne POLT qui requiert une attention particulière.....</i>	<i>44</i>
2.4. La soutenabilité économique de l'exploitation des TET devrait ainsi être assurée mais suppose un engagement fort de l'Etat et de SNCF Mobilités pour mettre en œuvre ces différents leviers	46
2.4.1. <i>Le redressement des TET repose en premier lieu sur une plus grande productivité de l'opérateur.....</i>	<i>46</i>
2.4.2. <i>Le scénario d'évolution de l'offre préconisé par la commission permet de redresser la trajectoire économique des TET à moyen terme.....</i>	<i>48</i>
2.4.3. <i>L'effort réalisé en faveur du renouvellement du matériel roulant doit être poursuivi.....</i>	<i>50</i>

3. LA RÉFORME DU MODÈLE TET PASSE AUSSI PAR LA MISE EN PLACE D'UN NOUVEAU PARADIGME	51
3.1. Le transfert aux régions des lignes à caractère pendulaire doit être mis à l'étude	51
3.2. La préparation de l'ouverture à la concurrence des TET doit être engagée dès maintenant	52
3.2.1. <i>Anticiper les effets de l'évolution du cadre réglementaire.....</i>	<i>52</i>
3.2.2. <i>Une expérimentation sur certaines lignes ciblées permettrait de préparer SNCF Mobilités comme l'autorité organisatrice à l'ouverture à la concurrence</i>	<i>54</i>
3.3. Les modalités d'acquisition et de portage du matériel roulant doivent être adaptées en vue de l'ouverture à la concurrence et permettre de redynamiser l'offre	55
3.3.1. <i>Différents schémas de portage peuvent être envisagés pour mener à bien le renouvellement du matériel roulant des TET</i>	<i>55</i>
3.3.2. <i>Le recours à la maintenance par le constructeur pourrait être expérimenté dans chacun de ces trois schémas</i>	<i>57</i>
3.4. Le débat sur la restructuration de l'offre ferroviaire en France doit être engagé sans tarder.....	58
 CONCLUSION DU PRÉSIDENT	 61
 4. ANNEXES.....	 63
4.1. Présentation détaillée des lignes de jour.....	63
<i>Bordeaux – Lyon.....</i>	<i>65</i>
<i>Bordeaux – Marseille – Nice.....</i>	<i>67</i>
<i>Caen – Le Mans – Tours.....</i>	<i>69</i>
<i>Clermont-Ferrand – Béziers (Aubrac).....</i>	<i>71</i>
<i>Clermont-Ferrand – Nîmes (Cévenol)</i>	<i>73</i>
<i>Hirson – Charleville-Mézières – Metz.....</i>	<i>75</i>
<i>Nantes – Tours – Lyon.....</i>	<i>77</i>
<i>Paris – Amiens – Boulogne-sur-Mer.....</i>	<i>79</i>
<i>Paris – Bourges – Montluçon</i>	<i>81</i>
<i>Paris – Caen – Cherbourg / Trouville</i>	<i>83</i>
<i>Paris – Clermont-Ferrand.....</i>	<i>85</i>

<i>Paris – Evreux – Serquigny</i>	<i>87</i>
<i>Paris – Granville</i>	<i>89</i>
<i>Paris – Limoges – Toulouse (Palito)</i>	<i>91</i>
<i>Paris – Montargis – Nevers</i>	<i>93</i>
<i>Paris – Orléans – Tours</i>	<i>95</i>
<i>Paris – Rouen - Le Havre</i>	<i>97</i>
<i>Paris – Saint-Quentin – Maubeuge / Cambrai</i>	<i>99</i>
<i>Paris – Troyes – Belfort</i>	<i>101</i>
<i>Quimper – Nantes – Bordeaux – Toulouse</i>	<i>103</i>
<i>Reims – Dijon</i>	<i>105</i>
<i>Toulouse – Bayonne – Hendaye</i>	<i>107</i>
 4.2. Auditions menées par la commission	 109
<i>Administration, services ministériels et autorités publiques</i>	<i>109</i>
<i>Associations, fédérations et représentations socio-professionnelles</i>	<i>109</i>
<i>Constructeurs ferroviaires</i>	<i>110</i>
<i>Déplacement sur le terrain (France) – Thème : « lignes de nuit, radiales et transversales de longue distance »</i>	<i>111</i>
<i>Etablissements publics et maîtres d'ouvrage</i>	<i>112</i>
<i>Exploitants ferroviaires</i>	<i>112</i>
<i>Structures internationales</i>	<i>112</i>
<i>Organisations syndicales</i>	<i>113</i>
<i>Universitaire</i>	<i>114</i>
 4.3. Lettre de mission	 115

La commission « TET d'avenir »

La commission « TET d'avenir » est composée de parlementaires de différentes sensibilités. Il s'agit de :

- **Annick Billon**, sénatrice de Vendée (UDI), membre de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire ;
- **Dominique Bussereau**, député de Charente-Maritime (UMP), membre de la commission des lois, président du conseil départemental de Charente-Maritime, président de l'association des départements de France, ancien ministre ;
- **Philippe Duron**, député du Calvados (PS), membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, président de l'AFITF, président de la commission ;
- **Jean-Jacques Filleul**, sénateur d'Indre-et-Loire (PS), vice-président de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire ;
- **Dominique Orliac**, députée du Lot (PRG), membre de la commission des affaires sociales ;
- **Jean-Vincent Placé**, sénateur de l'Essonne (EELV), président du groupe écologiste du Sénat, membre de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

La commission associe également deux élus régionaux :

- **Luc Bourdige**, vice-président du conseil régional d'Auvergne chargé de la mobilité et des transports (PCF) ;
- **Claude Gewerc**, président du conseil régional de Picardie (PS).

La commission comprend enfin quatre personnes qualifiées reconnues pour leur expertise dans le domaine des transports et de l'aménagement du territoire :

- **Marc d'Aubrey**, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, coordonnateur du collège transports terrestres et intermodalité du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;
- **Jean-Marie Bertrand**, président de chambre à la Cour des comptes ;
- **Deniz Boy**, expert des politiques de déplacements au Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) ;
- **Pierre Zembri**, professeur en Aménagement et urbanisme à l'Ecole d'Urbanisme de Paris, Université Paris Est Marne-la-Vallée, et directeur du laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT).

Pour organiser ses travaux, la commission s'est appuyée sur une équipe composée de **Guillaume Karakouzian**, ingénieur des ponts, des eaux et des forêts, responsable de la mission autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire du ministère chargé des transports, rapporteur général, de **Jérôme d'Harcourt**, inspecteur des finances, et de **Pierre-Christophe Soncarrieu**, ingénieur, adjoint au responsable de la mission autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, tous deux rapporteurs, ainsi que de **Charlotte Leroy**, assistante parlementaire de Philippe Duron.

Dans le cadre de ses réflexions, la commission a eu recours à l'expertise du cabinet de conseil en stratégie Roland Berger, assisté du cabinet d'ingénierie ferroviaire Atkins et d'Anne Barlet, consultante.

Elle s'est également appuyée sur les résultats de la consultation publique menée du 20 mars au 17 avril 2015, qui a recueilli l'avis de 6 027 répondants, dont 96 % de particuliers et 83 % d'utilisateurs réguliers de trains d'équilibre du territoire.

1. L'offre des trains d'équilibre du territoire (TET) doit être profondément revue pour répondre aux besoins de mobilité

1.1. L'offre TET actuelle ne répond plus aux besoins de mobilité des voyageurs et des territoires

1.1.1. L'offre TET, largement héritée de l'histoire, est très hétérogène et a été délaissée, ce qui s'est traduit par une dégradation de la qualité et de l'offre de service

Les lignes de trains d'équilibre du territoire (TET) sont héritées d'une offre de trains « grandes lignes », connus historiquement en France comme les trains « Corail » et dont le nom commercial est désormais « Intercités », comme ailleurs en Europe¹.

Sous cette appellation unique sont en fait regroupées 30 lignes² très hétérogènes, dont les cartes sont présentées ci-après :

- ♦ des lignes du grand bassin parisien, qui supportent principalement des trafics pendulaires (Paris – Rouen – Le Havre par exemple) ;
- ♦ des radiales de longue distance à trafic dominant privé-loisirs (Paris – Clermont-Ferrand par exemple) ;
- ♦ des transversales de longue distance (Nantes – Lyon par exemple) ;
- ♦ des dessertes inter-régionales de plus courte distance (Caen – Tours par exemple) ;
- ♦ des lignes de nuit.

De plus, de nombreuses dessertes TET sont assurées conjointement par des trains express régionaux (TER), entraînant une faible lisibilité de cette offre pour les voyageurs.

Alors que le réseau de trains à grande vitesse (TGV) a connu un développement constant, et que les trains TER ont bénéficié des investissements engagés à la suite de la régionalisation de 2002, le réseau des lignes TET n'a quant à lui pas bénéficié des investissements nécessaires, en particulier le renouvellement de son matériel roulant. SNCF Mobilités³ explique avoir été dans l'impossibilité d'engager ces opérations d'investissement, du fait du caractère déficitaire des TET.

Ce constat est depuis longtemps connu et partagé par les parties prenantes, et plusieurs tentatives de conventionnement⁴ de ces dessertes ont été menées depuis 1994. Elles se sont systématiquement soldées par des échecs, aucune des parties ne voulant s'engager à financer le déficit de ces trains, sans toutefois accepter leur disparition ni même leur évolution.

¹ Etant précisé qu'ailleurs en Europe l'appellation Intercités recouvre également les liaisons à grande vitesse (différentes des liaisons à très grande vitesse française).

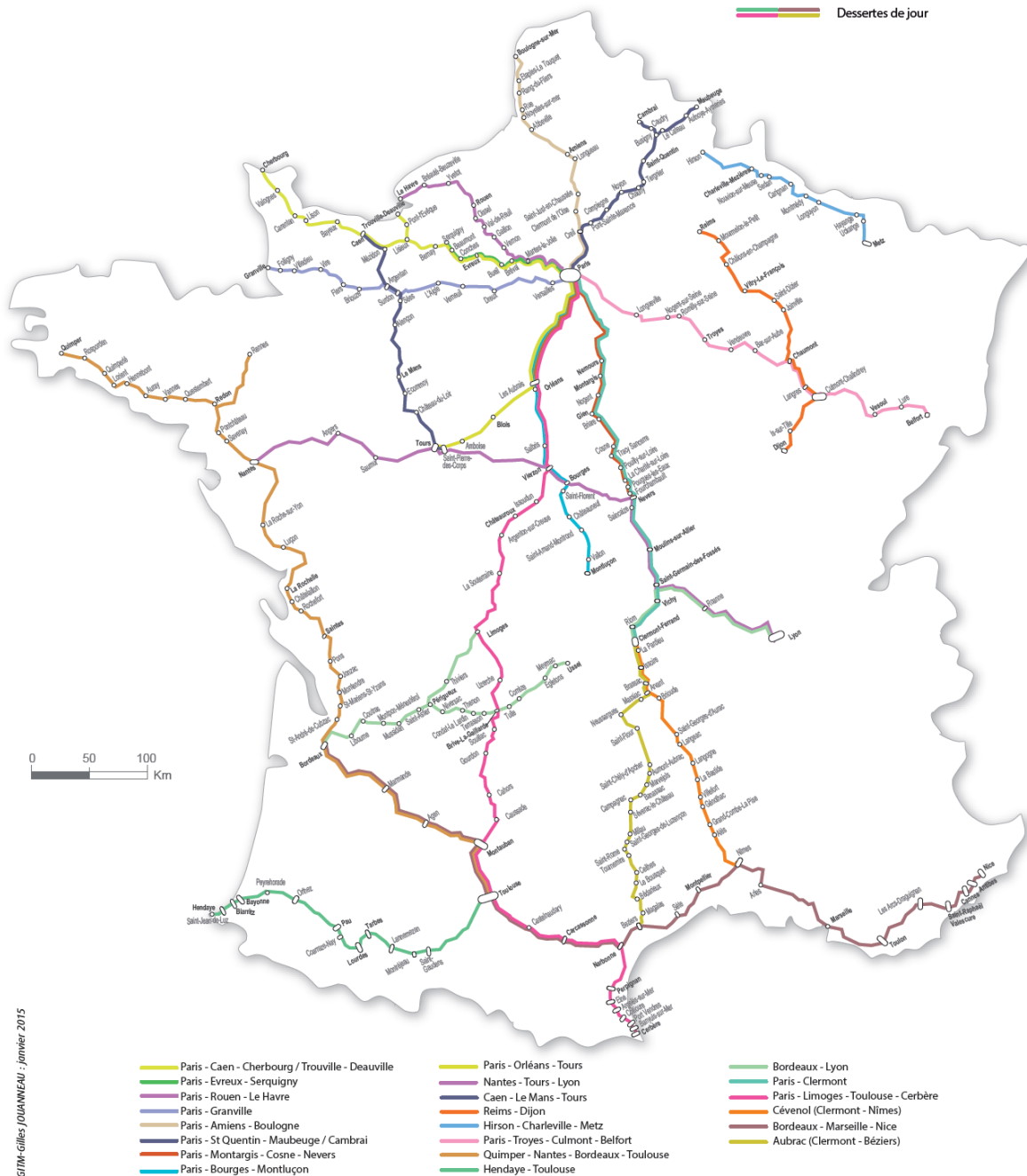
² 22 lignes de jour et 8 lignes de nuit (certaines lignes recouvrent plusieurs dessertes exploitées conjointement).

³ Par convention, et à l'exception des citations, l'appellation SNCF Mobilités a été retenue pour désigner l'opérateur y compris lorsqu'il est fait référence à des périodes antérieures à son changement.

⁴ Passation d'un contrat entre une autorité organisatrice (collectivité territoriale, Etat ou établissement public) et un opérateur de transport pour la réalisation d'un service de transport, en contrepartie d'un financement public.



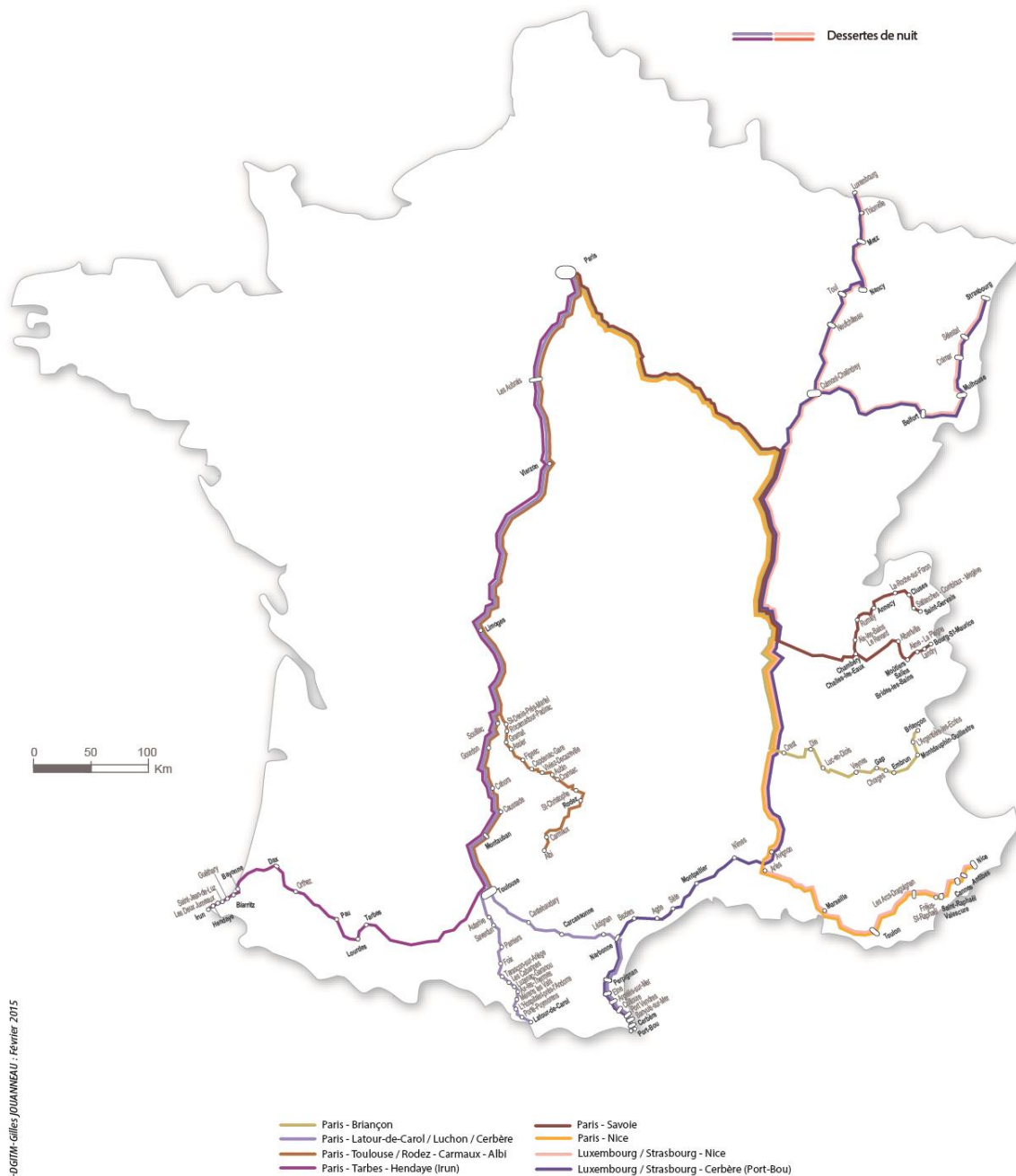
Les trains d'équilibre du territoire 2015



MEDE-DEGIM-Gilles JOUANNEAU : janvier 2015



Les trains d'équilibre du territoire 2015



MEDDE-DGTM-Gilles JUANNEAU - Février 2015

Encadré 1 : Le rapport « Barel » et le rapport « TIR »

En 1994, SNCF Mobilités distingue dans son périmètre de dessertes quinze lignes fortement déficitaires (750 MF de déficit au total en 1993 soit 115 M€) dont la pérennité pourrait être menacée à moyen terme. Estimant que ces liaisons présentent un intérêt pour l'aménagement du territoire, elle propose qu'un contrat de service public soit passé entre les collectivités publiques et SNCF Mobilités pour l'aider, via une subvention spécifique, à maintenir ces lignes en service.

Dans ce contexte, en 1995 un rapport de M. Jacques Barel sur les lignes ferroviaires nationales d'aménagement du territoire, dit « rapport Barel », propose que :

- ♦ l'Etat passe un contrat avec SNCF Mobilités pour assurer l'avenir de ces liaisons ;
- ♦ ne soient retenues que des liaisons relativement longues (plus de 250 km), comportant au minimum deux allers-retours quotidiens, et ayant une fréquentation de bout-en-bout égale à 75 voyageurs (pour un automoteur) ou 160 voyageurs (pour une rame tractée) ;
- ♦ la subvention soit limitée à un montant au plus égal aux recettes commerciales.

L'Etat n'a pas donné suite à cette proposition.

En 2004, constatant la diminution des bénéfices dégagés par l'activité TGV, SNCF Mobilités décide de réduire fortement voire de supprimer plusieurs dessertes interrégionales, dites TIR pour trains interrégionaux, fortement déficitaires. Devant les réactions des élus, le ministre chargé des transports réunit le 8 septembre 2004 le président de l'Association des régions de France (ARF) et le président de SNCF Mobilités. Ils décident de créer un groupe de travail tripartite, qu'ils chargent de :

- ♦ lancer et piloter un audit des comptes des relations TIR, devant être achevé en avril 2005 ;
- ♦ définir une méthode de refonte des dessertes ;
- ♦ faire un inventaire précis du matériel roulant utilisé.

Cependant, à ce stade, ni l'Etat ni les régions ne s'engagent dans un processus de conventionnement des TIR. Deux raisons principales sont avancées :

- ♦ l'Etat considère qu'il faut en priorité adapter les dessertes à la demande de transport et réduire les déficits ;
- ♦ les régions constatent également des difficultés budgétaires.

Le groupe de travail conclut à la nécessité d'imaginer un dispositif financier acceptable par toutes les parties pour assurer l'avenir de ces trains. Cependant, aucune des propositions avancées par SNCF Mobilités, incluant une rationalisation des dessertes et une participation des régions, n'a recueilli l'assentiment de toutes les parties.

La qualité de l'offre TET s'est donc continuellement dégradée pendant les dernières décennies. Ainsi, les **temps de parcours** ont sensiblement augmenté et la **régularité** a régressé :

- ♦ du fait de la dégradation de l'infrastructure, insuffisamment entretenue, à laquelle s'ajoutent désormais les effets des travaux de régénération mis en œuvre depuis 2012, dont l'ampleur perturbe fortement les circulations ;
- ♦ du fait du vieillissement du matériel roulant. En effet, **le matériel roulant n'a pas été renouvelé pendant plus de 30 ans**. Les opérations de rénovation et de modernisation réalisées dans le cadre de l'actuelle convention d'exploitation ont permis de prolonger sa durée de vie de quelques années et d'améliorer le confort offert aux voyageurs. Elles n'apportent cependant pas le niveau de confort et de régularité des circulations requis.

La décision d'acquisition par l'Etat, le 30 décembre 2013, de 34 rames de type « Coradia » pour remplacer les locomotives thermiques, pour un montant total de 510 M€⁵, permettra d'apporter une première réponse à ce besoin de renouvellement du matériel roulant. Ces nouvelles rames seront mises en service à partir de 2017.

1.1.2. Dans le même temps, les dessertes proposées par les lignes de jour n'ont pas été adaptées à l'évolution des besoins de mobilité des voyageurs

L'offre de transport s'est considérablement transformée sur le territoire français depuis les trente dernières années, de plusieurs points de vue :

- ♦ les ouvertures successives de LGV et la multiplication des liaisons autoroutières ont fortement rapproché les territoires ;
- ♦ l'arrivée de transporteurs aériens à bas coût a rendu plus accessibles les dessertes par avion de villes moins bien reliées au réseau grande vitesse (par exemple Toulouse et Nice) ;
- ♦ plus récemment, le covoiturage s'est développé de manière spectaculaire, au point de constituer sur certaines liaisons et pour certains voyageurs une alternative évidente à la desserte ferroviaire ;
- ♦ la libéralisation prochaine des liaisons par autocar, au-dessus du seuil de 100 ou 200 kilomètres⁶, va entraîner un développement très important de l'offre, en particulier sur les dessertes caractérisées par l'existence de bonnes infrastructures autoroutières, à l'exemple de ce qui s'est passé en Allemagne.

Ce nouveau contexte impose qu'**une réflexion globale soit menée sur les trains d'équilibre du territoire, pour adapter le schéma de desserte à ces transformations et aux besoins de mobilité des Français.**

La pertinence des dessertes TET a ainsi été examinée en détail par la commission, qui s'est appuyée pour cela sur une expertise indépendante.

Plusieurs critères ont été retenus pour l'analyse : schéma de desserte (fréquence des trains ; temps de parcours ; volume des populations desservies), qualité de l'offre TET et compétitivité par rapport aux offres alternatives. Ont ainsi été systématiquement comparés pour chaque desserte les prix, temps de parcours, et fréquences ainsi que des données qualitatives (satisfaction client), selon plusieurs hypothèses de voyage (voyage seul ou en groupe).

Les résultats ont permis de distinguer plusieurs groupes de lignes TET, et **font apparaître leur forte hétérogénéité**, leur sensibilité à la concurrence étant très variable. Le tableau 1 ci-après présente cette typologie des lignes.

⁵ Incluant l'adaptation des ateliers de maintenance.

⁶ A la date de rédaction du rapport, le seuil définitif n'était pas encore arrêté.

Tableau 1 : Evaluation de la desserte TET au regard des besoins de mobilité

Type de ligne	Lignes	Evaluation de la desserte TET
Lignes avec un tronçon dominant pendulaire fort, voire très fort, au départ de Paris	Paris Rouen Le Havre Paris Orléans Tours Paris Amiens Boulogne ⁷	Dessertes ferroviaires compétitives par rapport aux alternatives de transport et transportant des flux massifs de voyageurs, mais tronçons terminaux présentant des taux d'occupation faibles
	Paris Maubeuge / Cambrai Paris Bourges Montluçon	Dessertes ferroviaires compétitives par rapport aux alternatives de transport, mais tronçons terminaux présentant des taux d'occupation très faibles
	Paris Montargis Nevers Paris Troyes Belfort	Dessertes ferroviaires moins compétitives au regard des bassins de population desservis (analyse tenant compte également de leur distance à Paris), des alternatives de transport existantes (autres lignes TET, TER, Transilien, TGV) et de la qualité de l'infrastructure autoroutière
	Paris Granville	Desserte compétitive au regard de son potentiel touristique et de la faiblesse des alternatives existantes
	Paris Evreux Serquigny	Desserte marginale (1,5 aller-retour par jour) en comparaison de l'offre TER sur la même ligne
Grandes radiales à potentiel professionnel	Paris Caen Cherbourg Paris Clermont-Ferrand Paris Limoges Toulouse	Dessertes compétitives au regard du potentiel professionnel et privé-loisirs, du besoin de desserte des villes intermédiaires traversées et des alternatives existantes.
Grandes transversales	Bordeaux Nice	Desserte compétitive reliant plusieurs bassins de population de taille importante, mais contrainte par les temps de parcours sur la ligne
	Nantes Lyon	Desserte compétitive au regard des importants bassins desservis, malgré des contraintes de temps liées aux modalités de l'exploitation actuelle
	Bordeaux Lyon Quimper Toulouse	Dessertes moins compétitives du fait des fortes contraintes de temps de parcours liées à l'état de l'infrastructure, nécessitant d'importants investissements ou la poursuite de ceux qui ont déjà été engagés
Lignes inter-régionales de plus courte distance	Toulouse Hendaye Clermont-Ferrand Béziers (Aubrac) Caen Tours	Dessertes peu compétitives au regard de la faiblesse des flux de voyageurs sur ces lignes et de l'existence d'une desserte autoroutière proposant de meilleurs temps de parcours
	Hirson Metz Clermont-Ferrand Nîmes (Cévenol)	Desserte peu compétitives au regard des faibles flux mais pertinence de l'offre ferroviaire, du fait notamment de l'absence d'infrastructure autoroutière performante
	Reims Dijon	Desserte marginale (1 aller-retour uniquement le samedi) en comparaison de l'offre TER

⁷ La gare de Boulogne est la gare de la ville de Boulogne-sur-Mer.

1.1.3. Le modèle économique des lignes de nuit n'est plus viable mais celles-ci restent utiles pour assurer la desserte de certains territoires

La commission reconnaît l'importance des services rendus par les trains de nuit, pour les différents territoires desservis. Ces trains de nuit sont cependant confrontés à une fréquentation déclinante, pour plusieurs raisons :

- ♦ le **développement de l'offre aérienne et de certains TGV** rend possible des départs tôt le matin et des retours tard le soir. De plus, la généralisation d'hôtels à bas coûts a rendu compétitifs des modes de transport associant déplacement de jour la veille et nuit sur place ;
- ♦ sur certaines dessertes, le **développement d'une offre d'autocars de nuit** a déjà été annoncé par certaines compagnies, et les exemples étrangers montrent que ces autocars offrent des conditions de transports appréciées de la clientèle, à un coût moindre ;
- ♦ enfin, et surtout, **le niveau de confort des trains de nuit n'est plus en ligne avec les exigences des voyageurs d'aujourd'hui**, et l'investissement à réaliser pour renouveler le matériel roulant ne permettrait pas d'avoir un prix de transport compétitif.

Or, dans la mesure où le maintien d'une offre de nuit implique des **coûts d'exploitation particulièrement forts** et nécessite donc d'atteindre des taux de remplissage très élevés pour en viabiliser l'exploitation (près de 450 voyageurs par train dans les conditions d'exploitation actuelles), la commission rejoint le diagnostic largement partagé en Europe selon lequel le modèle économique des trains de nuit est à bout de souffle. L'offre de trains de nuit y est ainsi en forte diminution, et recentrée sur des segments de niche (cf. 1.4.1).

La commission n'ignore cependant pas **l'importance des trains de nuit pour les territoires les moins accessibles**, et elle a intégré dans sa réflexion un examen précis du rôle qu'ils jouent pour ces derniers, au regard des offres alternatives existantes.

1.2. Cette inadéquation de l'offre TET aux besoins de mobilité se traduit par un niveau de subventionnement public par voyageur en forte croissance

1.2.1. La dynamique de croissance du financement des TET par les contribuables est insoutenable

Le financement des trains d'équilibre du territoire par les contribuables rassemble trois catégories principales de dépenses :

- ♦ **les dépenses liées à l'exploitation des TET acquittées chaque année par l'Etat⁸**, qui représentent environ **10,8 centimes d'euro par voyageur et par kilomètre en 2014, soit 30 € pour un trajet de 250 km**. Elles correspondent au déficit d'exploitation et au paiement de la redevance d'accès (RA) à SNCF Réseau⁹, soit au total environ 780 M€ par an ;
- ♦ **les dépenses liées à l'investissement de l'Etat en faveur du renouvellement du matériel roulant ;**
- ♦ **les dépenses liées à l'investissement de l'Etat et des régions sur l'infrastructure**, qui profitent aux TET mais aussi aux autres activités ferroviaires.

La commission relève en premier lieu que **le financement public par les contribuables en faveur des trains d'équilibre du territoire excède largement le seul déficit d'exploitation**, qui non seulement ne tient pas compte des efforts de renouvellement du matériel, mais ne représentait que 50 % du déficit total (puisque celui-ci inclut la redevance d'accès) en 2014.

En second lieu, **ces dépenses sont en forte progression** : ainsi, en 2012¹⁰, le subventionnement d'un voyageur pour un kilomètre de trajet était d'environ 8,5 centimes d'euros (par rapport à 10,8 centimes d'euros en 2014, cf. supra). **La progression du coût pour les contribuables sur la période 2012 - 2014 s'établit donc à plus de 28 % en deux ans.**

Or, si la commission souligne qu'il est légitime que les contribuables financent les TET au titre d'une dynamique d'aménagement du territoire et de solidarité territoriale, elle constate dans le même temps que **ce rythme d'évolution n'est pas soutenable.**

Il lui semble par conséquent légitime d'engager la réflexion sur le redimensionnement de l'offre TET, afin de contenir l'effort public des contribuables et de mieux répartir ce financement en fonction des besoins des voyageurs, en lien avec l'analyse de l'adéquation de chaque ligne aux besoins de mobilité.

⁸ Au titre du risque sur les recettes qui lui est conféré par la convention d'exploitation des TET, SNCF Mobilités supporte également une fraction de cette dépense (de l'ordre de 5 à 10 %).

⁹ La redevance d'accès, versée par l'Etat à SNCF Réseau, vise à couvrir les charges fixes d'exploitation et de maintenance du réseau ferré pour les TET.

¹⁰ A la suite d'une importante évolution des modalités de tarification des péages, les données de l'année 2011 sont difficilement comparables.

Encadré 2 : Caractéristiques de l'effort financier de l'Etat en faveur des TET

L'effort financier fourni par l'Etat en faveur des trains d'équilibre du territoire comporte trois dimensions principales :

- le financement du déficit d'exploitation, pour un montant de 330 M€ par an environ, qui inclut la révision et la rénovation du matériel roulant (amortissements facturés annuellement) ;
- le financement de la redevance d'accès au réseau (RA) à SNCF Réseau (ex-RFF) pour l'activité TET, pour un montant de 450 M€ (HT) par an environ ;
- le financement du renouvellement du matériel roulant, actuellement engagé avec une première tranche de 510 M€ sur cinq ans, incluant l'investissement sur les ateliers de maintenance.

De plus, dans le cadre des contrats de plan Etat – régions, l'Etat, les régions et d'autres partenaires (SNCF Réseau, Union européenne, autres collectivités territoriales) mobilisent des moyens financiers importants pour les travaux d'infrastructure. Ceux-ci profitent à l'ensemble du trafic ferroviaire et en particulier au trafic des TET.

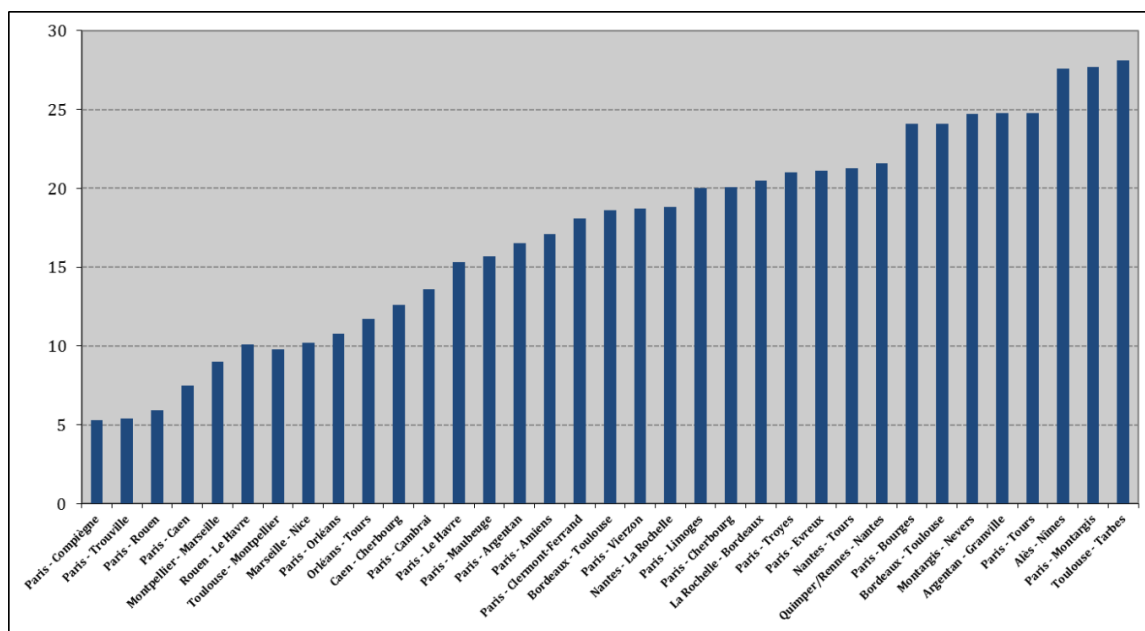
1.2.2. Le financement par les contribuables des lignes de jour est très hétérogène selon les trajets

La commission a reconstitué de manière détaillée **le subventionnement par les contribuables dont a bénéficié chaque voyageur en 2013, pour 77 trajets représentatifs sur les différentes lignes de jour**. Ce montant a été calculé à partir de l'ensemble des dépenses liées à l'exploitation des TET (incluant donc le financement de la redevance d'accès¹¹), pour l'année 2013, et ne tient donc pas compte des efforts de renouvellement du matériel. Il doit être compris comme une photographie de l'effort de financement public par voyageur sur cette année.

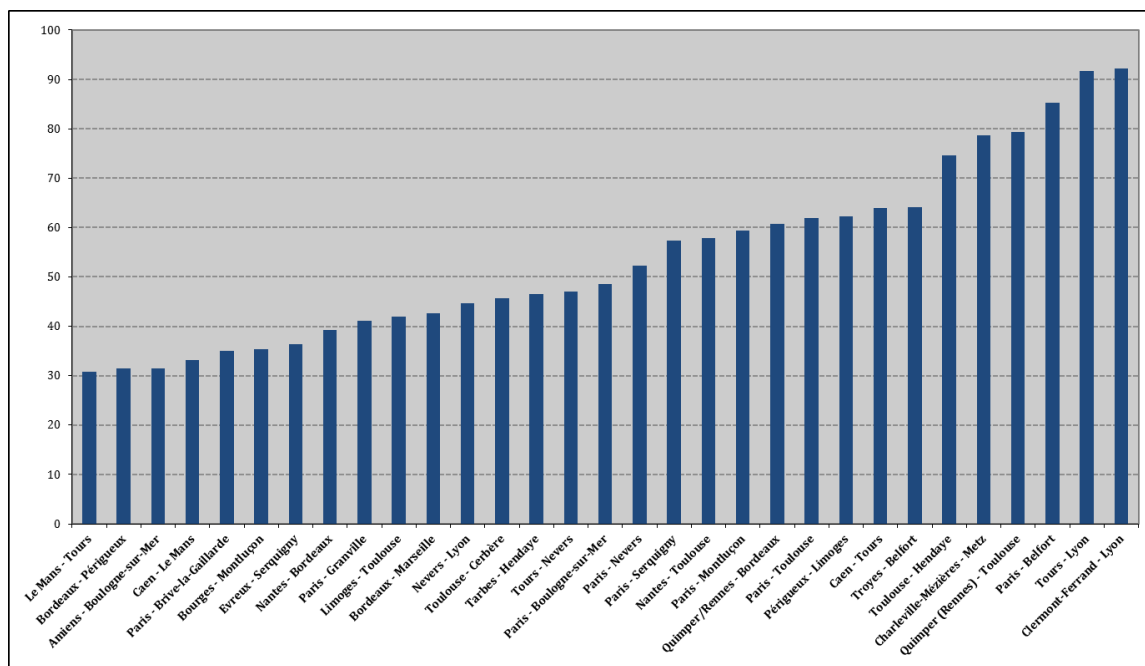
En premier lieu, **concernant les lignes de jour, la commission remarque la très forte hétérogénéité du subventionnement public en fonction des trajets**, qui pour certains d'entre eux peut atteindre des montants très élevés. Ceux-ci vont ainsi 5 € par voyageur, à plus de 275 €.

¹¹ Auxquelles ont été ajoutées, pour les lignes concernées, le montant de l'effort consenti par les régions au titre de la location à tarif préférentiel de matériel roulant. Cela concerne en particulier, et pour un montant conséquent, la ligne Bordeaux – Lyon.

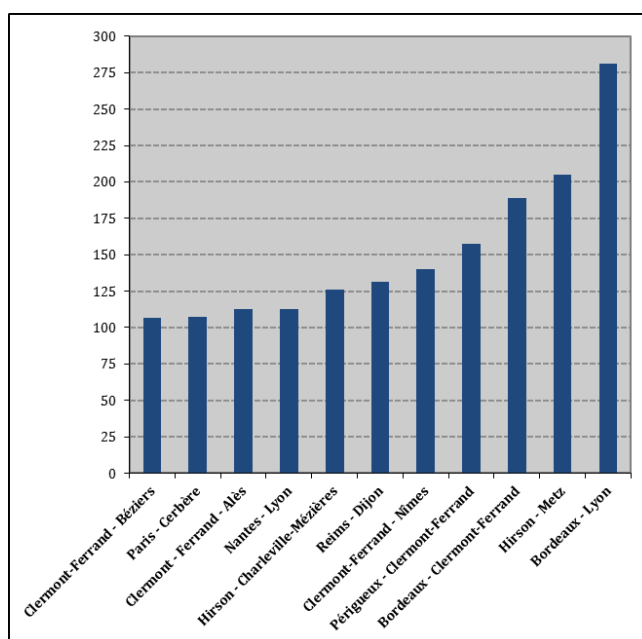
Graphique 1 : Subventionnement public par voyageur (1/3) (€ ; 2013)



Graphique 2 : Subventionnement public par voyageur (2/3) (€ ; 2013)



Graphique 3 : Subventionnement public par voyageur (3/3) (€ ; 2013)



Or, la commission remarque que **ces variations ne correspondent pas strictement à la distance de chaque trajet**. En effet, si on rapporte ce montant au kilométrage de chaque trajet, on obtient un coût par voyageur et par kilomètre très variable, par rapport à un subventionnement moyen de 0,23 € par voyageur et par kilomètre.

Tableau 2 : Subventionnement public par voyageur et par kilomètre

Critère	Nombre de trajets concernés
Inférieur ou égal à 0,05 €	9
Compris entre 0,06 € et 0,10 €	19
Compris entre 0,11 € et 0,20 €	24
Compris entre 0,21 € et 0,40 €	12
Compris entre 0,41 € et 1 €	12
Supérieur à 1 €	1

Cette forte hétérogénéité reflète la diversité des niveaux de fréquentation ainsi que les contraintes de production de chaque desserte, mais aussi la qualité des offres de transports alternatives existantes. La commission a ainsi constaté que **la couverture des revenus par les charges de chaque ligne est directement corrélée à la compétitivité de la ligne par rapport aux offres alternatives de transport**. Il y a là une confirmation de la nécessité d'engager une réflexion globale sur l'adaptation de l'offre ferroviaire actuelle aux besoins de mobilité des populations.

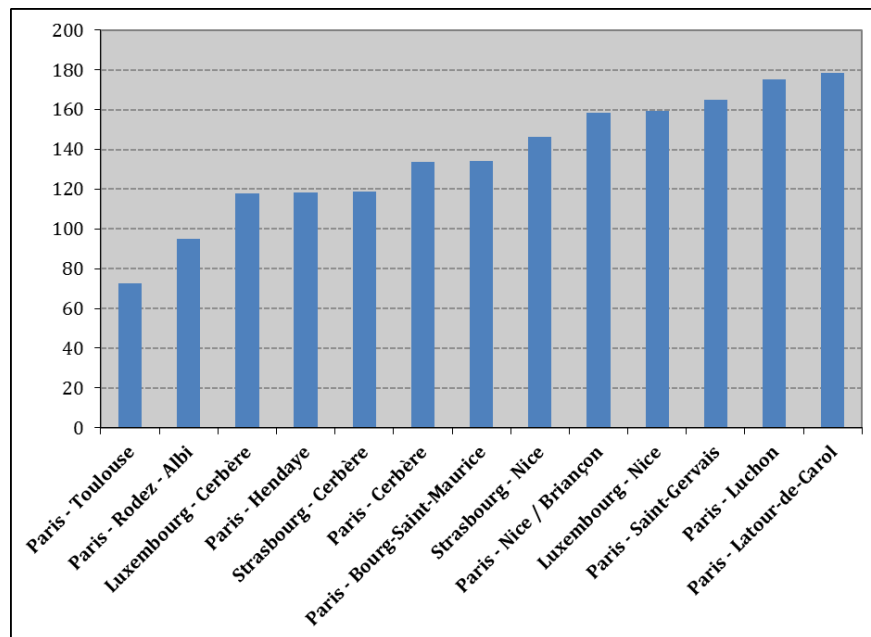
Par conséquent, s'il semble légitime à la commission qu'une desserte TET soit financée par le contribuable au regard des enjeux d'aménagement du territoire, des besoins de mobilité ou de la faiblesse des offres de transport alternatives, **un tel financement ne lui apparaît plus justifié s'il correspond à une inadaptation de l'offre ferroviaire aux besoins de mobilité**. La commission considère en particulier que les flux de transport doivent être suffisamment importants pour justifier le maintien d'une exploitation ferroviaire, et que la capacité comme la fréquence de la desserte doivent être adaptées afin de permettre d'assurer des taux d'occupation minimaux.

1.2.3. Le niveau de financement par les contribuables pour les lignes de nuit est très élevé alors que ces trajets concernent des flux de voyages assez faibles

Pour ce qui concerne les trains de nuit, la commission constate le niveau très élevé des concours publics puisque le déficit des lignes de nuit représente environ 25 % du déficit de l'ensemble des lignes TET, alors même qu'elles ne représentent que 3 % des voyages (1,2 million de voyages de nuit sur 33,9 millions de voyages en TET).

De plus, la comparaison des données par destination montre que le subventionnement public par voyageur est là encore hétérogène, et varie par exemple du simple au triple entre Paris – Toulouse (environ 60 €) et Paris – Latour-de-Carol (180 €).

Graphique 4 : Subventionnement public par voyageur pour les lignes de nuit (€ ; 2013)



En outre, le subventionnement public par passager s'établit à des niveaux très importants pour chaque trajet, niveaux supérieurs à 100 € pour tous les trajets sauf Paris – Toulouse et Paris – Rodez – Albi.

Compte tenu du développement des modes de transports alternatifs et de l'évolution des pratiques de voyage, présentés ci-avant, **la commission considère qu'il est nécessaire d'interroger la pertinence du mode ferroviaire pour desservir ces destinations.** C'est au regard des enjeux propres à chaque territoire et de l'existence d'autres offres qu'elle formule ses recommandations.

En conclusion, la commission estime donc nécessaire de mener de manière détaillée une analyse ligne à ligne, pour les dessertes de nuit comme de jour, des besoins et demandes de mobilité, des offres de transports existantes, et des enjeux d'aménagement du territoire, afin d'identifier, parmi l'ensemble des dessertes, celles qui devraient être renforcées, celles qui devraient être allégées, et celles qui devraient être assurées par route.

1.3. La répartition confuse des responsabilités entre l'Etat et SNCF Mobilités comme l'imbrication des offres TET et TER sont préjudiciables à la qualité de l'offre

1.3.1. La convention conclue à partir de 2011 n'a pas apporté les résultats attendus

Une convention d'exploitation a été conclue par l'Etat et SNCF Mobilités en décembre 2010, en vue de clarifier les modalités de financement des TET, auparavant assuré par une péréquation interne à l'opérateur, en conformité avec l'évolution du cadre communautaire (règlement n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement OSP).

Cette convention a permis de pérenniser un certain nombre de dessertes, qui risquaient sinon d'être fermées. Elle a également été vue par de nombreux acteurs comme le moyen de donner une nouvelle dynamique à ces trains, en leur apportant notamment de nouveaux financements pour le renouvellement du matériel roulant.

Encadré 3 : Présentation de la convention

La convention d'exploitation des TET, conclue pour une durée initiale de trois ans en décembre 2010, fixe le plan de transport à réaliser chaque année par l'opérateur, en précisant la fréquence attendue sur chacune des lignes et le nombre d'arrêts à réaliser par gare. SNCF Mobilités est chargée de réaliser l'offre de transport, et doit rendre compte régulièrement à l'Etat du schéma de desserte et de la qualité du service offert. En cas de non-atteinte des objectifs, SNCF Mobilités peut être pénalisée. Toutefois, la convention laisse une importante marge de manœuvre à l'opérateur, en particulier sur la définition des horaires, le volume et l'utilisation du matériel roulant ou encore l'adaptation du plan de transport en cas de travaux sur le réseau.

En contrepartie de la réalisation du service, l'Etat verse chaque année une compensation à SNCF Mobilités. Elle est versée après réception de la facture de l'opérateur, qui indique le montant de compensation attendu en application des mécanismes conventionnels. Les risques financiers sont partagés : alors que SNCF Mobilités assume le risque d'évolution des recettes et de certains postes de charge qui relèvent de son expertise industrielle, certains postes sont facturés à l'euro près, comme les péages d'infrastructure.

La convention prévoit la poursuite d'opérations de révision et de rénovation du matériel roulant, financées sur les fonds propres de l'entreprise et dont les amortissements sont refacturés annuellement. Par deux avenants annuels, la validité de cette convention a été portée jusqu'au 31 décembre 2015.

Toutefois, **les objectifs fixés lors de la signature de la convention n'ont pas tous été atteints.**

Une première étape a cependant été franchie en matière de renouvellement du matériel avec la mobilisation par l'Etat de 510 M€ décidée en 2013 pour le renouvellement du matériel thermique en fin de vie, investissement sans lequel plusieurs lignes devraient être supprimées.

En revanche, la convention n'a pas permis d'améliorer l'articulation avec les TER et les TGV, ni de clarifier l'offre TET. Il est à noter que les évolutions qui avaient été prévues lors de la signature de la convention n'ont pas toutes été mises en œuvre.

De plus, la Cour des comptes a souligné différentes défaillances relatives à la gouvernance et au suivi de la convention, préjudiciables à l'évolution de l'offre de TET.

Encadré 4 : Le diagnostic de la Cour des comptes sur les trains d'équilibre du territoire (2015)

Dans son rapport de février 2015, la Cour des comptes pointe une « *gestion sans ambition* » de ces trains, fondée sur une politique de réduction de l'offre ferroviaire visant à réduire le poids de leurs déficits, et, depuis 2011, une absence de stratégie de l'Etat devenu autorité organisatrice. Le rapport dénonce, dans la convention signée en décembre 2010 entre l'Etat et SNCF Mobilités, « *une réforme en trompe l'œil* », qui n'est incitative ni pour l'un ni pour l'autre.

Outre la croissance des déficits depuis la mise en place de la relation conventionnelle, le rapport souligne le mur d'investissement que représente le renouvellement du matériel roulant à venir, conséquence d'années de sous-investissement. Les phases ultérieures à la première tranche, décidée dans l'urgence pour le remplacement des rames tractées thermiques (510 M€), sont considérées comme incertaines et à ce stade non financées.

Concernant l'évolution de l'offre TET, la Cour met en exergue l'enlisement de l'Etat, des régions et de SNCF Mobilités dans des négociations jusqu'à présent stériles. Elle rappelle que la pérennisation du réseau Intercités suppose une redéfinition de son périmètre et une clarification de son financement. Dans ce contexte, elle indique que la question du remplacement, sur les lignes les moins fréquentées, de certaines dessertes par des liaisons routières moins coûteuses, et de la suppression des lignes de nuit, durablement déficitaires, doit être posée.

Au-delà, la viabilité de l'offre Intercités impose de définir une stratégie claire pour ces trains, dont la vocation première est d'assurer des liaisons rapides de moyenne et longue distance de qualité.

Enfin, la commission manifeste son étonnement quant au mode de calcul des différents indicateurs de la convention qui ne sont pas suffisamment incitatifs à l'égard de l'opérateur.

1.3.2. La confusion du partage des responsabilités et l'insuffisante responsabilisation des acteurs en sont les principales explications

La commission considère que les difficultés rencontrées lors du suivi de la convention sont principalement liées au **partage confus des responsabilités entre l'Etat et SNCF Mobilités**, qu'il s'agisse de l'élaboration du plan de transport ou de la concertation à mener avec les différents acteurs intéressés à son évolution (et notamment avec les régions en charge des TER, les départements en charge des déplacements par autocar et les agglomérations en charge des transports urbains, pour une meilleure satisfaction de l'ensemble du besoin de mobilité de bout-en-bout).

En outre, si **l'Etat** a pu être conduit à intervenir dans certaines situations particulières, en contradiction avec les principes de la convention, il n'a, avant tout, **pas véritablement joué son rôle d'autorité organisatrice**. Son attitude de retrait est souvent vue par les tiers comme de la passivité. **Il ne s'est doté ni d'une réelle stratégie, ni des moyens, notamment humains, nécessaires pour permettre à l'autorité organisatrice d'exercer sa mission**. L'établissement de relations de confiance avec les régions, indispensables à l'évolution des TET, a également fait défaut. De facto, l'opérateur historique est resté maître du jeu.

De plus, le mode de financement retenu, via la mise en place d'un compte d'affectation spéciale, n'a pas permis de responsabiliser les différents acteurs :

- ♦ la possibilité d'accroître les recettes du compte d'affectation spéciale pour couvrir la dérive de la convention ne permet pas de responsabiliser l'Etat-autorité organisatrice en prenant les mesures nécessaires d'adaptation de l'offre, comme l'a en particulier relevé la Cour des comptes ;

- ♦ la charge financière pesant sur SNCF Mobilités incite cette dernière à privilégier la réduction de l'offre TET – alors même qu'une telle orientation relève de l'autorité organisatrice – au détriment d'une vision dynamique de développement du trafic voyageurs et des efforts de productivité à accomplir.

Encadré 5 : Le financement des trains d'équilibre du territoire par le compte d'affectation spéciale

Lors de la conclusion de la convention d'exploitation des TET a été créé en loi de finances le compte d'affectation spéciale (CAS) des services nationaux de transport conventionnés. Ce dispositif, prévu par la loi organique relative aux lois de finances, déroge au principe de non affectation des recettes publiques et permet :

- d'assurer un financement des TET par péréquation avec les activités bénéficiaires de l'opérateur ferroviaire ;
- de pérenniser ce financement en cas d'ouverture à la concurrence (*open access*) en n'en faisant pas porter la charge sur le seul opérateur historique. Il constitue de ce point de vue une garantie importante pour SNCF Mobilités.

Ce compte d'affectation spéciale est alimenté :

- par une fraction de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) versée par les sociétés concessionnaires d'autoroute à hauteur de 19 M€ (en 2013) ;
- par deux taxes¹² versées par les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs, qui sont :
 - la contribution de solidarité territoriale (CST), assise sur le chiffre d'affaires des services nationaux de voyageurs non conventionnés (90 M€ en 2013) ;
 - la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF), assise sur les résultats des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs (200 M€ en 2013).

La compensation due à l'opérateur chaque année au titre de la convention d'exploitation des TET est financée à partir de ce compte d'affectation spéciale.

Enfin, s'il est positif que l'opérateur soit amené à avoir une vision dynamique du développement de l'offre ferroviaire avec la création des trains dits « 100 % Eco », la commission remarque que le statut de ces trains doit être clarifié, puisque cette offre est réalisée avec du matériel financé par l'Etat dans le cadre de la convention. En outre, le développement de l'offre « 100 % Eco » doit se faire en cohérence avec l'offre TET conventionnée, dans une vision globale et partagée entre l'opérateur et son autorité organisatrice.

1.3.3. La mission des trains d'équilibre du territoire doit être explicitée et la cohérence de l'offre avec les TER clarifiée

La commission considère que la mission des trains d'équilibre du territoire est d'**assurer des liaisons rapides de moyenne et longue distance entre de grandes agglomérations sur des itinéraires non assurés par la grande vitesse, en desservant les villes moyennes intermédiaires**. En ce sens, le périmètre des TET devrait recouvrir deux types de lignes :

- ♦ les radiales structurantes pour le territoire ;

¹² Ces deux taxes ont été créées dans le cadre d'un accord global conclu en 2010 entre l'Etat et SNCF Mobilités, s'étant traduit également par l'octroi de compensations à SNCF Mobilités (mesures tarifaires TGV).

- ♦ les transversales structurantes pour le territoire ou à potentiel de développement dans le cadre d'une réflexion globale sur l'offre de transport.

La situation des lignes assurant des dessertes de type régional, avec notamment une part importante de voyageurs pendulaires, nécessite un examen plus approfondi. En effet, la commission constate que **l'imbrication actuelle des services TET avec TER et Transilien est source de nombreuses inefficacités, pouvant aller jusqu'à une situation de quasi-concurrence entre ces services publics ferroviaires**. Ces situations sont particulièrement frappantes dans le grand bassin parisien, et peuvent porter préjudice à la qualité de l'offre, ne serait-ce que du point de vue de la définition du schéma de desserte.

Or, si aujourd'hui le rôle de l'opérateur historique, opérateur des lignes TET comme des lignes TER, permet de maintenir une certaine cohérence entre les différents services au bénéfice des usagers, il n'en sera pas de même demain avec l'ouverture à la concurrence des différents services ferroviaires de voyageurs. Chaque opérateur sera amené à chercher à capter les flux de trafic les plus importants pour réduire sa demande de subvention, au détriment de la construction d'une offre cohérente répondant aux besoins de mobilité.

Enfin, la liberté tarifaire accordée aux régions par la loi portant réforme ferroviaire rend nécessaire de repenser l'articulation globale des offres TET et TER. En effet, elle remet en cause le principe d'indifférenciation de la tarification¹³ pour les parcours intra-régionaux réalisés par les TER et TET. Cette évolution constitue un enjeu particulièrement important dans la mesure où toute modification tarifaire influe non seulement sur le niveau des recettes mais aussi sur la demande de mobilité, et donc sur le dimensionnement du service et la capacité des trains.

Sur ce fondement, le partage des rôles entre TET, TER et Transilien pourrait reposer sur deux orientations :

- ♦ maintien d'une offre conjointe TET, TER et Transilien sur une ligne, avec distinction claire des schémas de desserte, lorsqu'il existe des besoins distincts ;
- ♦ maintien d'une seule offre globale sous la gouvernance des autorités organisatrices régionales lorsque les flux principaux sont pendulaires. Les modalités de transfert par les régions de ces trafics sont précisées ci-après (cf. 3.1).

Enfin, sur la transversale Sud, les TET étant également confrontés à une problématique d'imbrication de l'offre avec les TGV, le schéma de desserte sur cet axe devrait être également clarifié par une concertation entre les autorités organisatrices (l'Etat et les régions) et l'opérateur.

¹³ Qui repose sur un barème kilométrique homologué par l'Etat. Ce principe d'indifférenciation n'existe pas sur les TET à réservation obligatoire.

1.4. La France bénéficie d'une conjonction de facteurs favorables pour adapter le segment Intercités aux besoins des voyageurs et le moderniser, chantier largement engagé en Europe

1.4.1. Plusieurs Etats européens sont confrontés à des problématiques similaires concernant l'avenir de leur offre Intercités

La commission a souhaité mener une analyse systématique des caractéristiques des offres Intercités en Europe.

Les comparaisons doivent être prises avec prudence du fait de la diversité des systèmes ferroviaires, mais par-delà les différents modèles ferroviaires européens, **une tendance généralisée à la clarification de l'offre Intercités** peut être relevée.

Par comparaison à ces modèles, adaptés récemment ou en cours d'adaptation, les lignes de jour TET en France se caractérisent notamment par :

- ♦ la **desserte de bassins de population de taille très restreinte** sur plusieurs lignes ;
- ♦ la **politique d'arrêts la plus resserrée** ;
- ♦ une **offre de services moins large** et moins différenciée entre les classes ;
- ♦ un **âge moyen du matériel roulant supérieur** à celui des autres pays ;
- ♦ une **fréquence de desserte plus faible** en moyenne, parfois limitée à un aller-retour quotidien.

Concernant **les trains de nuit**, toutes les lignes européennes sont déficitaires, et l'offre est plus particulièrement en restructuration en Allemagne et en Italie. **L'exploitation de lignes de nuit n'est maintenue que lorsqu'elle répond à des besoins ou enjeux très spécifiques** :

- ♦ assurer la liaison entre zones distantes de plus de 600 km, faiblement desservies par l'aérien, et bénéficiant d'un marché professionnel porteur ;
- ♦ proposer une alternative à l'aérien sur certaines liaisons internationales, avec un positionnement *marketing* retravaillé (développement d'une offre *premium* par exemple).

Il ressort enfin des comparaisons avec les modèles ferroviaires étrangers que **des marges de productivité substantielles existent** du point de vue de l'exploitation, notamment en matière d'optimisation du parc de matériel roulant et de maintenance (cf. 3.3.2).

1.4.2. Une fenêtre d'opportunité inédite se présente en France pour faire aboutir le débat

Le **débat public apparaît mûr** en France pour apporter la réponse, jusque-là retardée, aux enjeux de **modernisation et d'adaptation de l'offre TET**. Plusieurs éléments peuvent être de ce point de vue relevés :

- ♦ une **prise de conscience généralisée** de la nécessité d'**investir dans l'entretien et la régénération du réseau existant** (hors LGV et lignes les plus faiblement circulées), attestée par le large écho recueilli par la publication du rapport Mobilité 21¹⁴, et

¹⁴ Mobilité 21 – Pour un schéma national de mobilité durable, juin 2013 ;
<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/134000396.pdf>

d'**apporter des réponses aux dysfonctionnements du système ferroviaire** dans son ensemble, comme le soulignent les différents rapports de la Cour des comptes, tant du point de vue financier qu'organisationnel ;

- ♦ les réflexions engagées sur la nécessaire **redéfinition des périmètres de desserte à l'échelle ferroviaire, entre TGV, TET et TER**, visant à replacer chacun dans sa zone de pertinence, tout en améliorant l'efficacité socio-économique générale du système ferroviaire ;
- ♦ par-delà la menace directe qu'ils représentent pour la soutenabilité de l'exploitation ferroviaire de certaines dessertes, **le développement des services par autocar, qui offrent une solution de mobilité alternative** pouvant être plus efficace et mieux adaptée à la demande des usagers et **permettre le maintien d'une qualité de desserte avec un haut niveau de service** ;

Encadré 6 : L'impact de la libéralisation de l'autocar en Allemagne

L'ouverture de lignes de car de longue distance (avec une distance entre deux arrêts d'au moins 50 km) est autorisée depuis janvier 2013 en Allemagne.

En conséquence, le nombre de lignes en service a été multiplié par quatre. Le nombre de voyageurs est passé de 8,2 à 19,6 millions entre 2013 et 2014, dont près de la moitié voyageaient auparavant en train, générant une perte estimée à 120 M€ pour la Deutsche Bahn.

De nombreux opérateurs sont entrés sur le marché (27 entreprises en 2014), mais celui-ci traverse désormais une phase de consolidation et aucun opérateur n'a encore atteint le seuil de rentabilité.

- ♦ la perspective de **l'entrée en vigueur du quatrième paquet ferroviaire**, à court ou moyen terme, à laquelle il convient de **préparer SNCF Mobilités** en mettant l'accent dès aujourd'hui sur les **gains de productivité**, sur **l'adaptation de l'offre aux besoins de mobilité** en transport ferroviaire et la **modernisation concomitante du service proposé sur les dessertes resserrées** – l'exemple de l'ouverture du fret à la concurrence montrant les écueils à éviter ;
- ♦ la **sensibilité grandissante des usagers à la qualité de service (régularité, confort, fréquence, services à bord) et au prix** – le temps de parcours, s'il n'est plus le critère prioritaire, restant important – appelle à définir une offre TET adaptée à ces besoins ;

Encadré 7 : Le temps de parcours n'est que le troisième motif d'insatisfaction des voyageurs

La consultation publique a proposé aux voyageurs d'indiquer leur satisfaction sur cinq critères : temps de parcours, horaires, fréquence, nombre d'arrêts, confort.

Une majorité de réponses positives est donnée pour quatre critères : confort (62 % de satisfaits), nombres d'arrêts (79 % de satisfaits), temps de parcours (55 %) et horaires (51 %). Seules les fréquences obtiennent une majorité de réponses d'insatisfaction (46 %).

Le temps de parcours n'est ainsi que le troisième motif d'insatisfaction des usagers, après les critères de fréquence et d'horaires. De plus :

- si l'on distingue les réponses par motif de voyage (nuit, professionnel, domicile – travail, privé / loisirs), le motif du temps de parcours arrive systématiquement en troisième rang parmi les cinq critères évalués ;
- si l'on distingue les réponses par ligne, l'insatisfaction sur le temps de parcours est la plus marquée pour Paris – Rouen – Le Havre (25 %) et Clermont-Ferrand – Béziers (30 %) et seules quatre autres lignes ont un résultat inférieur à 50 % (Clermont-Ferrand – Nîmes, Quimper – Toulouse, Bordeaux – Lyon, Paris – Montluçon).

Enfin :

- une majorité de répondants (56 %) se dit opposée à une amélioration du temps de parcours si elle

se traduisait par un renchérissement du billet ;

- le temps de parcours n'est que le troisième motif d'utilisation des trains Intercités, après le prix et la grille horaire, à l'exception notable et attendue des voyageurs domicile – travail qui en font leur priorité.
- ♦ les **nouveaux périmètres régionaux**, avec lesquels la gouvernance de la desserte ferroviaire devra être mise en cohérence. La fusion de plusieurs régions amène en effet à s'interroger sur la gouvernance de certaines lignes TET conventionnées aujourd'hui par l'Etat, alors qu'elles ne traverseront demain qu'une ou deux régions ;
- ♦ enfin, les **prochaines ouvertures de LGV, en particulier les lignes Sud-Europe Atlantique (SEA) et Bretagne – Pays-de-la-Loire en 2017**, qui permettront le développement de nouvelles dessertes TGV, et impliquent de revoir la politique de dessertes de plusieurs liaisons TET et TER pour assurer la cohérence des offres de transport pour les voyageurs.

1.4.3. Les réformes pourront être engagées sur le fondement de grands principes structurants

Sur le fondement du diagnostic présenté précédemment, la commission s'est attachée à définir les grands principes devant présider à sa réflexion :

- ♦ **la question environnementale doit être au cœur des réflexions sur l'offre de transport**, ce qui justifie qu'un objectif de report modal vers le ferroviaire soit poursuivi. Constatant toutefois qu'il n'existe pas de réponse claire relative à l'impact comparé du train et de l'autocar sur l'environnement, la commission s'en tient à l'analyse communément admise selon laquelle la fréquentation est un critère décisif pour justifier du maintien ou non d'une offre ferroviaire ;
- ♦ l'importance du « **droit à la mobilité** », déjà souligné par la commission Mobilité 21, **implique que l'ensemble des voyageurs, sur un territoire, bénéficie d'une desserte non pas par tous les modes de transport, mais par au moins un mode de transport performant, adapté aux besoins de mobilité**. En ce sens, la commission s'est attachée à examiner systématiquement la qualité des offres de transport alternatives, qu'elles soient ferrées ou non ferrées ;
- ♦ **la pérennité du service public de transport passe par son adaptation aux besoins et aux flux**, certaines solutions nouvelles pouvant permettre de rendre un meilleur service. En ce sens, la commission ne s'est pas interdit d'envisager des transferts sur autocar, ceux-ci pouvant exploiter la qualité de l'infrastructure autoroutière et routière pour permettre un service avec de meilleurs temps de parcours et avec plus de fréquences. La commission a, du reste, relevé avec intérêt l'analyse proposée par le comité interministériel aux ruralités du 13 mars 2015, qui fixe entre autres objectifs de « *faciliter la mobilité grâce à des réponses adaptées aux spécificités des territoires ruraux et périurbains* ». Ainsi, par exemple, les services de transport par autocar « *constituent une solution souple, économique et davantage respectueuse de l'environnement que la voiture individuelle*¹⁵ ». De ce point de vue la commission a relevé que les régions avaient d'ores et déjà largement mobilisé ce levier pour adapter leur offre TER, le transport par autocar représentant désormais près d'un quart de l'offre TER ;

¹⁵ *Nos ruralités, une chance pour la France*, comité interministériel aux ruralités du 13 mars 2015, http://www.territoires.gouv.fr/IMG/pdf/dossier_nos_ruralites_une_chance_pour_la_france.pdf.

- ♦ la réflexion doit se fonder sur l'analyse des **besoins de mobilité des populations et des enjeux d'aménagement du territoire**, en examinant de manière approfondie les **différentes offres de mobilité alternatives**, leur adéquation aux besoins au regard du temps de parcours et des motifs de voyages (pendulaire, professionnel, loisir) et leur insertion dans le contexte local ;
- ♦ la réflexion doit aussi s'appuyer sur **une analyse des modèles de plusieurs pays européens** et des évolutions qui y sont constatées, mais tout en prenant soin d'en **adapter les enseignements aux particularités de la France** dont la structure géographique et démographique est singulière ;
- ♦ la démarche doit donc viser **le recentrage de l'offre TET sur son domaine de pertinence et la valorisation des correspondances avec TER**, puis **le lancement des investissements nécessaires pour développer le confort du voyage et la régularité des trains** ;
- ♦ une condition de réussite sera de **renforcer significativement les moyens de l'autorité organisatrice**, de manière à lui donner la faculté d'exercer le **rôle stratégique et opérationnel** que l'ensemble des acteurs attendent de l'Etat. Il doit être l'interlocuteur, direct et en capacité réelle de décision, d'autorités organisatrices régionales renforcées par la réorganisation territoriale. Cela implique tant un accroissement de ses moyens humains et techniques que des évolutions de gouvernance lui permettant de peser face aux enjeux politiques ;
- ♦ au total, **l'ambition d'un haut niveau de service public constitue l'objectif structurant pour l'ensemble des évolutions proposées par la commission.**

Encadré 8 : Le principe de mutabilité du service public

La commission a relevé avec intérêt la publication concordante avec ces principes du rapport de France Stratégie intitulé « Quelle action publique pour demain ? 5 objectifs, 5 leviers ». Celui-ci est issu de travaux d'experts et de débats ouverts, et identifie plus précisément cinq objectifs.

Le premier de ces objectifs est de « *répondre à des besoins en constante évolution* ». Pour cela, il s'agit de « *partir des besoins, car ces mutations auxquelles notre société est confrontée modifient les exigences des usagers, à l'égard du contenu et de la qualité du service public* ». Ainsi, « *il faut (re)faire de la mutabilité (ou adaptabilité), c'est-à-dire de la capacité d'évoluer avec son environnement, une caractéristique centrale de l'action publique* ».

Ce principe de mutabilité suppose par conséquent de « *faire varier l'offre ou les modalités d'action du service public pour les adapter aux besoins des personnes, ce qui n'est pas contradictoire avec le principe d'égalité, au contraire* ».

Source : France Stratégie, publication du 13 avril 2015, <http://www.strategie.gouv.fr/publications/action-publique-demain-5-objectifs-5-leviers>.

2. Le schéma de desserte des TET doit être adapté sous l'égide d'une autorité organisatrice de plein exercice

2.1. « Intercités : sortons de l'indécision », avec la mise en place d'une autorité organisatrice forte

2.1.1. Redonner sa place à l'Etat, en explicitant ses missions

Le rapport Mobilité 21 a établi les bases d'une nouvelle conception du système de transport ferroviaire, jusqu'ici fondé sur le développement du réseau à grande vitesse. En donnant la **priorité aux déplacements du quotidien et à la régénération du réseau classique**, il appelle à une réflexion sur les services ferroviaires, et en particulier sur les trains d'équilibre du territoire. Le rapport de M. Hubert Haënel¹⁶ relevait déjà en 2008 que les transports interrégionaux constituaient « *le maillon manquant* » des offres de mobilité en France, et appelait l'Etat à prendre l'initiative de renforcer ce segment (par train ou autocar), en complément des services TGV, et en concertation avec les régions.

C'est à l'initiative de l'Etat que la mise en œuvre de la refonte de ces services doit se faire, le Parlement l'ayant appelé à **renforcer son rôle de stratège et d'organisateur du système ferroviaire** lors du vote de la loi portant réforme ferroviaire. La commission considère ainsi **qu'il appartient à l'Etat de définir les conditions garantissant la mise en place d'un service performant aux voyageurs et assurant sa viabilité économique**, en concertation avec les parties prenantes. Il lui appartient également de **définir les conditions d'une meilleure articulation des services ferroviaires entre eux**, dans le cadre d'un dialogue continu avec les autorités organisatrices régionales.

Il conviendrait pour cela de préciser les fondements juridiques donnant son statut d'autorité organisatrice à l'Etat. En effet, le rôle de l'Etat est aujourd'hui flou, la loi ne lui reconnaissant pas le statut d'autorité organisatrice ferroviaire.

Encadré 9 : Les textes actuels relatifs au rôle de l'Etat

Le code des transports reconnaît à l'Etat un rôle de stratège et d'organisateur du système ferroviaire français, récemment renforcé par la loi portant réforme ferroviaire. En particulier, l'Etat est chargé « *de veiller à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national* » (L. 2121-1) et d'élaborer un « *schéma national des services de transport [qui] fixe les orientations de l'Etat concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national* » (L. 1212-3-1). L'Etat veille également « *à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national* », et notamment « *la cohérence de l'offre proposée aux voyageurs, la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire* » (L. 2100-2).

Contrairement aux régions, dont le rôle d'« *autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional* » est affirmé par l'article L. 2121-3 du code des transports, le rôle d'autorité organisatrice de l'Etat n'est inscrit qu'en creux, à l'article L. 1212-3-2 du code des transports, qui évoque l'existence de services conventionnés par l'Etat, et à l'article 6 du cahier des charges de SNCF Mobilités (annexe au décret n°83-817 du 13 septembre 1983), qui prévoit que SNCF Mobilités définit la consistance des services d'intérêt national dans le cadre de son autonomie de gestion, sauf pour les liaisons conventionnées par l'Etat.

¹⁶ *Ecrire l'acte II de la révolution ferroviaire régionale*, Rapport au Premier ministre, octobre 2008.

Ainsi, l'Etat est aujourd'hui une autorité organisatrice par défaut, le cahier des charges de SNCF Mobilités affirmant le principe d'autonomie de gestion de l'opérateur pour les lignes d'intérêt national, à l'exception des lignes conventionnées par l'Etat. Le rôle actuel de l'Etat est donc limité aux lignes actuellement conventionnées, pour la durée de la convention, avec une capacité limitée pour intervenir dans la durée sur la définition de l'offre.

La commission considère par conséquent que **le rôle d'autorité organisatrice de l'Etat devrait être inscrit dans le code des transports** pour l'ensemble des liaisons d'intérêt national hors grande vitesse et trains spéciaux, au même titre que les régions pour les TER.

2.1.2. Mettre en place une autorité organisatrice de plein exercice

La commission considère que ce renforcement des moyens de l'Etat doit s'accompagner d'une évolution organique du statut de l'autorité organisatrice afin de lui donner la capacité d'exercer au mieux ses attributions. Deux schémas peuvent être envisagés.

Selon un premier schéma, qui a la préférence de la commission, **l'autorité organisatrice pourrait acquérir le statut de service à compétence nationale** clairement identifié au sein du ministère chargé des transports, disposant d'une large autonomie pour faire évoluer l'offre des TET, en application des objectifs définis par le Gouvernement et dans les limites des moyens alloués à cette politique. L'autorité organisatrice serait ainsi chargée de mener les nécessaires concertations avec les parties prenantes, en particulier les régions, en relation avec les préfets de région, selon des modalités à prévoir.

Dans ce schéma, **la création d'un « conseil d'orientation des TET »** associant des élus nationaux et les principales administrations chargées des TET, sous un format resserré et opérationnel, pourrait à ce titre être envisagée. Réuni régulièrement à l'initiative de l'autorité organisatrice, il serait saisi pour avis de ses orientations stratégiques. Il contribuerait ainsi à une plus grande transparence des décisions relatives aux évolutions de desserte ainsi qu'aux grands projets d'investissement à lancer. Ce conseil pourrait également être consulté sur le schéma des services d'intérêt national que doit élaborer le Gouvernement.

Selon un second schéma, également discuté au sein de la commission, **la mission d'autorité organisatrice serait confiée à un établissement public *sui generis***, sous l'autorité du ministre chargé des transports. Ce schéma viserait à afficher de manière plus visible le rôle de l'autorité organisatrice vis-à-vis des tiers. Cet établissement public pourrait à terme se voir affecter des ressources allouées aux TET, et être chargé d'assurer le financement de l'exploitation des TET (dans le cadre des délégations de service public TET attribuées à SNCF Mobilités et, ultérieurement, également à d'autres opérateurs), ainsi que le financement de la redevance d'accès. La création d'une telle agence pose toutefois la question du financement de son fonctionnement, alors que les dépenses de personnel sont aujourd'hui rigoureusement limitées.

Dans tous les cas, quel que soit le schéma retenu, la commission considère qu'il convient :

- ♦ de donner des moyens renforcés à l'autorité organisatrice pour mener ses missions (renforcement des moyens humains et crédits permettant de mobiliser des assistances et expertises extérieures) ;
- ♦ de confier à la structure retenue, outre la mission d'autorité organisatrice des TET, la charge de mener les concertations nécessaires avec les autorités organisatrices régionales concernant les évolutions d'offre TET, et d'assurer la bonne coordination des autorités organisatrices régionales entre elles ;

- ♦ d'associer les usagers et les associations représentant les collectivités territoriales, en particulier l'Association des régions de France, via la création d'un comité consultatif au niveau national.

2.1.3. Renforcer les exigences de l'Etat dans le cadre d'une véritable délégation de service public

Par-delà les évolutions organiques, c'est par le **renforcement de la relation contractuelle avec l'opérateur** que l'Etat pourra effectivement mieux et pleinement exercer son rôle d'autorité organisatrice.

La commission considère que **le ou les contrats/conventions signés entre l'Etat et l'opérateur constituent une délégation de service public**, et qu'il conviendra d'en tirer toutes les conséquences en matière de partage des responsabilités entre délégant et délégataire. L'Etat devra se voir confié l'ensemble des outils contractuels nécessaires à son rôle de pilotage de l'offre. Ainsi :

- ♦ concernant la **définition du schéma de desserte** (fréquences, arrêts intermédiaire, correspondances, amplitude horaire), la commission considère que celle-ci **relève de l'autorité organisatrice**, y compris lorsque les services doivent être adaptés ou remplacés par une offre de substitution lors de travaux d'infrastructure. L'autorité organisatrice doit également suivre l'ensemble des travaux de construction horaire et procéder aux discussions nécessaires avec les autres transporteurs et autorités organisatrices le cas échéant ;
- ♦ concernant **les dispositions contractuelles à prévoir**, la commission estime en outre que :
 - **l'incitation à la qualité de service devra être renforcée**, en définissant de nouveaux indicateurs reflétant par ligne le ressenti des voyageurs¹⁷. Il conviendra, en matière de *bonus* et de *malus*, de mettre l'accent sur les items pour lesquels des améliorations sont attendues à court terme ;
 - **l'autonomie de gestion du transporteur ne pourra être évoquée pour les charges facturées au coût réel à l'Etat**, en particulier pour les charges liées au matériel roulant ;
 - les **conditions de politique tarifaire et les modalités de mise en place d'une tarification flexible (*yield management*)** devront être encadrées par l'autorité organisatrice, de manière adaptée aux caractéristiques des TET ;
- ♦ **enfin, concernant le suivi de la relation contractuelle, la commission considère que l'Etat doit disposer de toutes les informations nécessaires à l'exercice de sa compétence**. Il devra notamment disposer de l'ensemble des données de l'opérateur relatives à la demande (fréquentation, remplissage, enquêtes de clientèle, etc.) ainsi que de l'ensemble des données relatives à la facturation des charges au coût réel. Ces données devront en outre être transmises en respectant un calendrier de compte rendu (*reporting*) explicitement prévu.

¹⁷ L'autorité organisatrice pourra pour cela s'appuyer sur les travaux conduits par les autorités organisatrices régionales.

2.1.4. Avoir recours à des délégations différenciées selon les types de lignes

Des délégations de service public différenciées pourront être conclues en fonction de la typologie des lignes. Elles permettront de **garantir l'efficacité économique du partage des responsabilités entre l'Etat et l'opérateur**, en matière notamment de définition des horaires et des tarifs, ainsi qu'une **meilleure prise en compte des besoins des voyageurs, des conditions spécifiques de l'exploitation et des résultats du service assuré**. Ainsi :

- ♦ sur les lignes à fort potentiel économique, une plus grande marge de manœuvre, en matière commerciale notamment (tarifs, horaires, etc.), pourra être conférée à l'opérateur pour lui permettre d'optimiser les recettes commerciales, tout en assurant des correspondances performantes avec les autres services ferroviaires ;
- ♦ sur les autres lignes, et en particulier celles qui font l'objet d'une forte imbrication avec des services TER, l'Etat devra être en mesure de contrôler l'ensemble des paramètres de l'offre. C'est du reste une nécessité pour permettre à l'Etat de dialoguer efficacement avec les régions, en vue de conclure des accords sur l'articulation des services. Cela suppose toutefois d'avoir au préalable renforcé les moyens dont dispose l'autorité organisatrice.

Il conviendra enfin de laisser toute latitude à l'opérateur de proposer la création de services nouveaux, dans un cadre clarifié par rapport à la convention actuelle, notamment sur la question de la répartition des charges entre les lignes et sur l'utilisation du parc de matériel roulant. Un bilan de ces créations devra être réalisé de manière spécifique lors du suivi de la convention.

2.2. Redynamiser l'offre des TET en les recentrant sur leur domaine de pertinence

Conformément au diagnostic exposé ci-avant, il convient de mettre en œuvre des évolutions différenciées de l'offre TET sur chacune des lignes, en fonction de leur potentiel respectif et de leur compétitivité vis-à-vis des modes concurrents. **Sur les lignes ou segments à fort potentiel, la commission propose de renforcer l'offre TET, en augmentant la fréquence des dessertes lorsque cela est pertinent, et en proposant un nouveau matériel roulant, en vue de les rendre plus attractives. Sur les lignes faiblement fréquentées et dont la desserte par un train national est jugée moins pertinente, il conviendra d'adapter le niveau de desserte à la demande, et le cas échéant de transférer le service sur route¹⁸.**

2.2.1. Le renforcement de l'offre TET sur les lignes à fort potentiel doit être engagé et s'accompagner d'une adaptation du service sur les tronçons où l'offre est actuellement surdimensionnée

Les modèles Intercités européens montrent que, sur les lignes structurantes à fort potentiel, un renforcement de l'offre ferroviaire permet à la fois de développer l'offre de transport et de générer de fortes économies d'échelle.

¹⁸ Pour les lignes de jour, ces évolutions sont présentées en détail dans les fiches de ligne en annexe du rapport.

En premier lieu, un renforcement de l'offre ferroviaire sur certaines lignes, associé à une meilleure utilisation du matériel roulant, permettrait à la fois de développer fortement le trafic et d'atteindre une plus grande productivité de l'exploitation.

La commission estime que ce modèle pourrait être introduit sur **les lignes dont le résultat économique est aujourd'hui en-deçà de leur potentiel réel**, ce dernier étant principalement lié à la taille des bassins de population desservis. L'augmentation des fréquences permettrait de renforcer l'attractivité de l'offre TET, et d'en faire le mode de mobilité de référence pour l'ensemble des déplacements professionnels et privé-loisirs. Seraient ainsi concernées :

- ♦ certaines lignes TET, pour l'intégralité de leur desserte :
 - Paris – Clermont-Ferrand ;
 - Paris – Orléans – Tours ;
 - Nantes – Lyon ;
- ♦ pour d'autres lignes TET, certains segments :
 - Paris – Limoges ;
 - Paris – Caen ;
 - Bordeaux – Marseille ;
 - Paris – Amiens ;
 - Paris – Bourges ;
 - Paris – Saint-Quentin ;
 - Bordeaux – Nantes.

Pour l'illustrer plus précisément sur quelques exemples, la commission précise que ce développement de l'offre pourrait se traduire comme suit :

- ♦ **Caen, Clermont-Ferrand et Limoges** sont des agglomérations majeures, avec une importante clientèle professionnelle. Un cadencement à l'heure de la desserte de ces trois villes, renforcé le cas échéant en heures de pointe, doit permettre de réaliser un important report modal depuis la route et l'aérien. Concernant la liaison Paris – Caen – Cherbourg, la commission propose d'y développer une tarification flexible (*yield management*), comme c'est déjà le cas sur les deux autres lignes, pour garantir une place assise aux voyageurs, lisser la demande et rationaliser le parc de matériel ;
- ♦ le **segment de ligne Bordeaux – Marseille** dessert quatre métropoles françaises majeures, Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, ainsi que plusieurs agglomérations importantes. Sous réserve des capacités d'infrastructure disponibles, le renforcement de l'offre, accompagné d'un cadencement à l'heure, permettrait à terme le doublement de l'offre entre Toulouse et Marseille, et en particulier le développement du trafic professionnel et privé. Ces évolutions permettraient également de rapprocher Toulouse et Montpellier dans le cadre de la nouvelle organisation territoriale de la France ;
- ♦ la **ligne transversale Nantes – Lyon**, qui dessert d'importantes agglomérations, pourrait voir ses fréquences renforcées à l'occasion de la mise en service des nouveaux matériels. Sur cette ligne également, la commission propose l'introduction d'une tarification flexible (*yield management*).

La commission souligne que la **mise en œuvre de ce modèle ambitieux de développement de l'offre repose sur la mobilisation concomitante de plusieurs leviers**, ce qui engage des hypothèses fortes pour en assurer le succès.

Encadré 10 : Les leviers de développement de l'offre ferroviaire et leurs conditions de réussite

Le développement de l'offre ferroviaire passe par la mobilisation concomitante de quatre leviers :

- sur les lignes à très fort potentiel, mise en place d'une offre cadencée, avec renforcement des fréquences sur les tronçons principaux ;
- investissement de commercialisation (*marketing*) pour développer la visibilité de l'offre ;
- développement de la tarification flexible (*yield management*), permettant l'optimisation du taux d'occupation des trains et des recettes du trafic, tout en permettant de développer une politique de petits prix afin de rester compétitif au regard de la concurrence (car, covoiturage) ;
- de manière plus marginale, des suppressions d'arrêts limitées aux arrêts très peu fréquentés, évaluées avec pragmatisme au regard des besoins de mobilité et des offres alternatives existantes, permettant une amélioration du temps de parcours.

L'ensemble de ces leviers doit permettre notamment d'augmenter les durées d'utilisation journalière du matériel (rotations plus rapides et diminution des parcours techniques) et donc d'**optimiser le dimensionnement du parc**, source de fortes économies tant en exploitation qu'en investissement.

Ce redimensionnement nécessite **une forte mobilisation de la part de l'opérateur**, qui doit notamment réinterroger son modèle de production, et notamment renforcer la pratique de la maintenance de nuit pour limiter l'indisponibilité du matériel en journée. De plus, grâce à un meilleur taux de disponibilité, la part globale du matériel de réserve pourra être réduite à au plus 10 % du parc.

L'introduction de la tarification flexible (*yield management*) sur certaines lignes fréquentées par des usagers régionaux devra faire l'objet d'une attention particulière. Afin de conserver les optimisations permises par l'organisation actuelle au profit des abonnés régionaux utilisant les TET, il conviendra d'étudier les conditions d'utilisation des TET par ces derniers, dans le cadre d'une négociation entre l'Etat et les régions concernées. De même, la possibilité pour les voyageurs d'emprunter sans réservation mais au plein tarif un TET pourra être conservée, sans garantie de place assise.

D'une manière générale, l'ensemble de ces évolutions nécessite de repenser les grilles horaires actuelles, pour permettre l'ajout de trains. De même, la réduction du nombre d'arrêts desservis, ainsi que les modifications apportées au système de tarification de ces trains, constituent deux hypothèses fortes conditionnant les bénéfices économiques de ces renforcements de l'offre TET. Ces dispositions devront donc faire l'objet d'une discussion approfondie avec les régions concernées et avec l'opérateur.

Pour ambitieux que soient ces objectifs et conditions de réussite, la commission estime qu'ayant déjà démontré sa capacité à produire les efforts nécessaires pour dynamiser l'offre TGV (roulements de matériels, offre *marketing*, etc.), **l'opérateur doit être en mesure de produire des efforts similaires pour développer l'offre TET.**

Ainsi, sur toutes les lignes et tous les segments de lignes cités ci-avant, la mise en œuvre de ces différents leviers doit permettre d'engager un **véritable report modal vers le fer** de voyageurs empruntant aujourd'hui la route ou les transports aériens sur les tronçons les plus fréquentés.

La commission tient de plus à indiquer que la mise en place de ces évolutions constitue l'un des moyens les plus efficaces pour préparer l'opérateur historique à l'ouverture à la concurrence, alors que les opérateurs ferroviaires européens ont adapté les modalités d'exploitation au contexte concurrentiel dans lequel ils évoluent.

En second lieu, sur plusieurs des segments de ces lignes, l'analyse des volumes de trafic et des offres de mobilité alternatives révèle que la desserte de certains tronçons est aujourd'hui surdimensionnée au regard des flux constatés. Elle devrait donc être diminuée, supprimée ou reconfigurée afin de l'adapter aux besoins réels de mobilité. Ainsi :

- ♦ pour quatre tronçons, la commission propose **un ajustement à la marge de l'offre**. Il s'agit des tronçons **Paris – Rouen, Rouen – Le Havre, Caen – Cherbourg** et **Paris – Granville**, pour lesquels l'adaptation du niveau de desserte aux volumes de voyageurs permettra aussi d'optimiser l'utilisation des moyens sur la ligne, en adéquation avec les besoins de mobilité, et sans impact pour les voyageurs pendulaires¹⁹ ;
- ♦ pour quatre autres tronçons, la commission estime que **les enjeux propres à chaque territoire concerné justifient de maintenir une desserte TET directe de bout-en-bout depuis Paris**, tout en adaptant l'offre aux flux constatés. Il s'agit des lignes :
 - Paris – Amiens – Boulogne, dont le tronçon **Amiens – Boulogne** se caractérise par des taux de remplissage très faibles au-delà d'Abbeville (première ville desservie après Amiens), et où il existe une offre TER complémentaire entre Amiens, Boulogne-sur-Mer et Calais. Au vu des enjeux touristiques liés à la baie de Somme et de la côte d'Opale, la commission estime cependant indispensable de maintenir une desserte directe depuis Paris, tout en adaptant la fréquence aux flux constatés ;
 - Paris – Maubeuge, dont le tronçon **Saint-Quentin – Maubeuge** est très faiblement fréquenté, mais ne bénéficie d'aucune alternative de transport performante. La commission considère donc que l'offre TET vers Maubeuge doit être maintenue, mais réduite. D'autre part, la prolongation de la ligne Paris – Maubeuge vers Charleroi et Namur pourrait être envisagée à terme, sous réserve des questions de compatibilité des matériels sur le réseau belge ;
 - Paris – Limoges – Toulouse, dont le tronçon **Limoges – Brive-la-Gaillarde – Toulouse** se caractérise par une fréquentation peu élevée entre Limoges et Brive-la-Gaillarde, et faible entre Brive-la-Gaillarde et Toulouse. Pour autant, la commission considère que l'importance de la métropole toulousaine et les besoins de desserte du Lot justifient que soient maintenus sur la ligne POLT trois allers-retours quotidiens entre Brive-la-Gaillarde et Toulouse, desservant les villes intermédiaires selon une grille horaire adaptée aux besoins. Il semble également à la commission que, suite à l'avis de la commission d'enquête publique, l'avenir du grand projet Sud-Ouest (ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse) renforce le besoin d'un tel maintien de la desserte de Toulouse par Limoges ;
 - Paris – Belfort, dont le tronçon **Troyes – Belfort** connaît une fréquentation très faible. Belfort est par ailleurs maintenant desservie par des TGV. Cependant, compte tenu de la situation des territoires desservis, la commission estime légitime de maintenir une offre certes redimensionnée, mais directe, desservant Belfort depuis Paris ;
- ♦ en revanche, pour cinq tronçons, la commission estime que **la desserte TET ne se justifie plus**. Il s'agit des tronçons :
 - **Toulouse – Cerbère**, qui bénéficie d'offres alternatives en correspondance depuis Toulouse et depuis Narbonne et Perpignan (TGV) ; la commission

¹⁹ Pour la ligne Paris – Granville, la réduction de l'offre sur la ligne sera subordonnée à l'accord de la région, selon les termes du protocole d'accord la liant avec l'Etat.

préconise donc qu'une correspondance soit organisée à Toulouse sur des TGV et TER pour assurer la prise en charge des voyageurs poursuivant vers Cerbère ;

- **Quimper – Nantes et Bordeaux – Toulouse** sur la ligne Quimper – Toulouse. Ces portions sont en effet très majoritairement fréquentées par des voyageurs dont les parcours ne vont pas au-delà de Nantes au nord, ni de Bordeaux au sud, ne justifiant pas leur maintien. L'offre TER est en outre bien développée sur ces deux sections, ainsi que les offres TET et TGV sur Bordeaux – Toulouse. La commission souligne en outre qu'à Nantes, cette proposition s'accompagnerait d'un prolongement de la desserte vers Rennes, qui représente un potentiel de trafic conséquent, et que sur Bordeaux-Toulouse, une augmentation de fréquence sur la transversale Sud est proposée parallèlement ;
- **Marseille – Nice** sur la ligne Bordeaux – Nice, dans la mesure où la majorité des voyageurs circulant sur cette portion n'empruntent pas les TET au-delà de Marseille. Les offres TGV et TER sont par ailleurs bien développées sur cette section ;
- **Saint-Quentin – Cambrai**, qui bénéficie aujourd'hui d'offres alternatives en correspondance à Douai (TER et TGV) ou à Saint-Quentin (TER), avec des temps de parcours comparables ;
- ♦ enfin, **la desserte de Montluçon**, pourrait être améliorée en mettant l'ensemble des TER Vierzon – Montluçon en correspondance avec un TET à Vierzon, en remplacement des TET directs Paris – Bourges – Montluçon, dont le tronçon Bourges – Montluçon est faiblement fréquenté. Cette reconfiguration, déjà réalisée pour certains trains, permettrait de surcroît des gains de temps de parcours de l'ordre de 30 minutes pour les voyageurs, en particulier pour les voyageurs pendulaires (suppression du rebroussement à Bourges).

Ces préconisations ont été faites sur la base de l'analyse des besoins actuels de mobilité. Ceux-ci étant en constante évolution, **un point de rendez-vous deux ans après la mise en œuvre de ces modifications de desserte pourrait être fixé**, pour analyser leurs effets. Pour toutes ces lignes, il conviendra par ailleurs de porter une attention particulière à la qualité des correspondances avec les services TER, en particulier pour toutes les transversales.

2.2.2. Une adaptation du périmètre TET pour les lignes de jour est non seulement possible mais aussi nécessaire dès 2016

Le diagnostic réalisé précédemment conduit à proposer dès l'année 2016 une adaptation du schéma de dessertes des lignes de jour, **après analyse précise des offres de mobilité alternatives comme des enjeux d'aménagement du territoire**.

L'amélioration des correspondances des TER, la création d'une liaison routière desservant les principales villes du parcours, ou la mise en place de services de transport à la demande depuis les petites communes actuellement desservies devraient permettre d'adapter l'offre de transport aux flux en présence et d'en accroître l'efficacité.

Quatre cas de figure peuvent être distingués :

- ♦ pour un premier groupe de lignes, les taux d'occupation sont faibles, voire très faibles, l'analyse des flux **montre que les trajets de bout-en-bout sont extrêmement minoritaires, et leur étude détaillée révèle que l'offre TER actuelle répond largement aux besoins de mobilité constatés** :
 - la ligne **Caen – Le Mans – Tours** est peu fréquentée, avec très peu de voyageurs empruntant la ligne de bout-en-bout. L'offre TER actuelle, qui comprend une

desserte de bout-en-bout et une desserte suffisante entre Caen et Le Mans et entre Le Mans et Tours, est en mesure de répondre à l'ensemble des besoins de mobilité sur la ligne et de reprendre les trafics de la liaison TET. La mise en place d'un autocar pour assurer une liaison directe Caen – Tours, avec un arrêt au Mans, par autoroute, pourrait éventuellement compléter l'offre TER ;

- la ligne **Hirson – Metz** recouvre en réalité deux dessertes disjointes : Hirson – Charleville-Mézières et Charleville-Mézières – Metz, très faiblement fréquentées. Charleville-Mézières – Sedan constitue l'unique section comportant un niveau plus élevé de fréquentation, qui reste toutefois faible, et l'offre TER, riche sur cette section, répond très largement aux besoins de mobilité. Par ailleurs, les déplacements de longue distance sont quasi inexistants sur cet axe. En conséquence, la commission estime que l'offre ferroviaire TER existante est en mesure de répondre aux besoins de mobilité ;
- sur la ligne **Reims – Dijon**, l'offre actuelle se résume à un aller-retour le samedi, réalisé avec du matériel TER, les TER réalisant ce parcours le reste de la semaine tout en offrant d'autres possibilités de dessertes les samedis. Par souci de clarification, cette desserte, qui répond majoritairement à des besoins de déplacement régionaux, devrait être retirée du périmètre de lignes TET ;
- ♦ *a contrario*, **pour deux lignes, les analyses de la commission montrent que l'offre TER existante ne serait pas en mesure de reprendre les trafics TET à offre constante**, du moins pas sur l'ensemble de la ligne :
 - pour la ligne **Clermont-Ferrand – Nîmes**, dite « **Cévenol** », il existe une offre TER majoritaire de bout-en-bout (deux allers-retours quotidiens). Compte tenu des faibles taux de fréquentation, la commission estime que l'offre actuelle TER et TET est globalement surdimensionnée au regard des besoins de mobilité. Cependant du fait du manque d'alternative routière crédible, la commission préconise le maintien du volume de dessertes et le regroupement de l'aller-retour TET et des deux allers-retours TER sous une gouvernance inter-régionale unique (Languedoc – Roussillon et Auvergne) afin d'optimiser les ressources utilisées entre Clermont-Ferrand et Nîmes ;
 - concernant la ligne **Paris – Montargis – Cosne²⁰ – Nevers**, la commission constate que cette desserte figurant dans la convention TET est en réalité déjà majoritairement sous statut TER de Montargis à Nevers (cinq des six relations entre Montargis et Cosne, trois des six relations entre Cosne et Nevers). Elle estime également que le besoin de desserte entre Cosne et Nevers ne justifie pas le maintien des TET au vu des alternatives existantes. En effet, Nevers bénéficie par ailleurs d'une desserte TET importante (ligne Paris – Clermont-Ferrand), dont la commission propose le renforcement, et les villes intermédiaires entre Cosne et Nevers bénéficient d'une desserte TER (trains Cosne – Nevers) répondant aux besoins de mobilité, leur mise en correspondance devant par ailleurs être autant que possible renforcée. Les circulations entre Paris et Montargis, toutes conventionnées aujourd'hui par l'Etat, devraient être quant à elles transférées à la région Centre – Val de Loire.

Ainsi, pour le Cévenol comme le segment Paris – Montargis, la reprise de l'exploitation par l'activité TER devra être convenue après discussion avec les régions concernées, avec un accompagnement financier approprié de la part de l'Etat ;

²⁰ La gare de Cosne est la gare de la commune Cosne-Cours-sur-Loire.

- ♦ la commission considère enfin que le **transfert sur route de deux lignes** TET permettrait d'améliorer la qualité du service proposé tout en l'adaptant aux flux constatés :
 - la ligne **Toulouse – Hendaye**, dont la **fréquentation** est limitée, avec une faible part de voyageurs effectuant un trajet de bout-en-bout sur la ligne, ce qui s'explique notamment par le temps de parcours peu compétitif compte tenu de l'existence d'une infrastructure routière parallèle (autoroute A 64) de très bonne qualité. La liaison pourrait être transférée sur route pour répondre plus efficacement aux demandes de déplacements entre les plus grandes villes (Toulouse, Tarbes, Lourdes, Pau, Bayonne, Biarritz, Hendaye), avec le cas échéant des politiques d'arrêts modulées. Le temps de parcours de bout-en-bout en serait amélioré pour les voyageurs, tandis que le service de cabotage continuerait d'être assuré par l'offre TER sur l'ensemble de la ligne ;
 - la ligne **Clermont-Ferrand – Béziers**, dite « **Aubrac** », est une ligne très faiblement fréquentée, en particulier sur la partie centrale de la ligne (Neussargues – Millau), mais à la différence du Cévenol, il existe une infrastructure autoroutière de très bonne qualité le long de la ligne. Un transfert sur autocar permettrait donc de renforcer la qualité du service offert (meilleur temps de parcours, fréquences plus importantes, mise en relation de Clermont-Ferrand et Montpellier en plus de Clermont-Ferrand et Béziers) tout en proposant un service adapté aux flux constatés : ainsi une liaison par l'A75 pourrait desservir Massiac, Saint-Flour, Saint-Chély-d'Apcher, Marvejols et Millau, la politique d'arrêts pouvant varier entre les différentes fréquences réalisées dans la journée. Enfin, la commission remarque que l'offre TER entre Clermont-Ferrand et Neussargues et entre Saint-Chély-d'Apcher et Béziers répond, en complément de cette desserte par autoroute, aux besoins de desserte de cabotage. Du reste, la commission constate que de nombreuses liaisons TER ont déjà été transférées sur autocar. La commission précise enfin que la pérennité de l'infrastructure pour la desserte fret de Saint-Chély-d'Apcher devra être garantie, au titre des enjeux industriels, ce qui nécessitera la poursuite des opérations de maintenance.
 Pour cette ligne de l'Aubrac, par cohérence du point de vue de l'exploitation, la commission recommande également que les offres TER et autocars TET soient regroupée dans un deuxième temps sous une **gouvernance inter-régionale unique**, avec accompagnement financier de la part de l'Etat ;
- ♦ **la transversale Bordeaux-Lyon** constitue un cas à part. En effet, elle comporte deux branches : une branche Sud via Brive-la-Gaillarde et Clermont-Ferrand, et une branche Nord via Limoges, Guéret, Montluçon et Roanne, et ces deux branches sont aujourd'hui interrompues du fait de problèmes d'infrastructure. Avec deux dessertes hebdomadaires sur la branche Sud et jusqu'en 2012 un aller-retour quotidien au Nord, les trafics y étaient auparavant faibles, voire très faibles, et peu de voyageurs empruntaient l'une ou l'autre branche de bout-en-bout, en raison de temps de parcours dissuasifs dus à la configuration et à l'état des voies. En outre, le besoin de dessertes TET y recouvre essentiellement des trajets chevauchant les régions traversées, dont le nombre passera bientôt de quatre à deux. Ainsi :
 - **pour la branche Sud**, aucune réouverture du tronçon de ligne inutilisable (Ussel – Laqueuille) n'est actuellement prévue, mais la commission observe surtout qu'une desserte routière apporterait un service nettement amélioré, à la fois en temps de parcours et en fréquences, grâce à la liaison autoroutière (A 89) parallèle à la ligne ferroviaire ;

- **pour la branche Nord**, s'agissant d'un trafic de cabotage inter-régional, la commission recommande que la desserte soit assurée par la coordination des dessertes TER existantes assurées par les deux futures grandes régions concernées (Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes et Auvergne – Rhône-Alpes).

2.2.3. Le périmètre des lignes de nuit doit être recentré sur les dessertes qui ont une véritable utilité sociale

La situation des trains de nuit appelle un examen approfondi. En effet, si la commission a relevé que la quasi-unanimité des acteurs du ferroviaire constate la difficulté à redresser le modèle économique des lignes de nuit, et si elle note le développement à venir d'une offre autocar de nuit sur certaines dessertes, elle a également entendu le fort attachement des acteurs locaux à ces dessertes.

Elle propose de s'accorder sur le maintien de l'ensemble des dessertes qui ne disposent pas d'une offre alternative suffisante, notamment en raison de leur caractère relativement enclavé (lignes Paris – Briançon, et Paris – Rodez / Toulouse – Latour-de-Carol²¹). La commission considère par ailleurs qu'il convient de limiter cette offre à une desserte quotidienne, le maintien de pointes annuelles entraînant d'importants besoins d'investissement en parc de matériel roulant, pour des rames très peu utilisées.

Ainsi, les quatre autres dessertes existantes bénéficient d'offres de mobilité alternatives de bon niveau, ce qui ne justifie pas de maintenir un service de nuit :

- ♦ les liaisons Paris – Hendaye et Nord-Est-Méditerranée (ligne dite « Quadriranche »), prenant acte de l'ouverture d'une liaison à grande vitesse et de l'existence d'une offre aérienne ;
- ♦ les dessertes Paris – Côte Vermeille et Paris – Savoie, qui bénéficient quant à elles d'une desserte à grande vitesse.

La commission est consciente de situations où ces trains de nuit assurent, dans les faits, le service d'un TER de début de journée sur certaines portions de ligne. Pour nécessaires que soient ces dessertes, elles ne peuvent justifier à elles seules le maintien de ces lignes de nuit. Une étude complémentaire, au cas par cas, permettra de déterminer les modalités de reprise éventuelle de ces trafics.

Par ailleurs, la fermeture de la ligne POLT la nuit en raison des travaux de régénération de l'infrastructure à compter de 2017 va affecter la desserte de nuit sur l'axe Paris – Toulouse. Pendant la durée des travaux, une substitution aux lignes de nuit desservant Rodez, Toulouse et Latour-de-Carol devra être étudiée : train de nuit par un itinéraire alternatif permettant de proposer des horaires attractifs aux voyageurs, offre de jour en correspondance, ou desserte de nuit par autocar.

²¹ La desserte ferroviaire de Luchon a été suspendue en novembre 2014 en raison de l'état dégradé de l'infrastructure.

2.2.4. Les scénarios de plus forte contraction de l'offre, ne permettant pas de garantir des solutions de mobilité pour les usagers, seraient difficilement acceptables

En prolongement des évolutions qui viennent d'être présentées, la commission a souhaité étudier des scénarios proches de celui qui avait été présenté par SNCF Mobilités et dont la presse s'est largement fait l'écho :

- ♦ un scénario reprenant la vision de SNCF Mobilités telle qu'il a été présenté à la commission ;
- ♦ un scénario de contraction de l'offre inspiré de la vision de SNCF Mobilités mais adossé aux évolutions qui viennent d'être présentées.

Dans ces deux cas, la commission estime que les conséquences de ces évolutions ne seraient pas acceptables en raison des suppressions de dessertes et d'arrêts induites, et du renoncement à développer certains potentiels de trafic. La commission privilégie donc à cette vision les propositions présentées précédemment.

2.3. La modernisation de l'offre TET passe par la réalisation des investissements nécessaires et adaptés à chaque groupe de lignes

2.3.1. Le matériel roulant à acquérir doit être mieux adapté aux besoins d'exploitation de chaque groupe de lignes

Conformément aux principes de travail sur lesquels elle s'est accordée, **une fois le périmètre des TET redéfini et le schéma de desserte rationalisé**, la commission souligne que **la redynamisation durable de ce segment d'offre ferroviaire dans la durée suppose le renouvellement du matériel roulant**.

S'il n'appartient pas à la commission de se prononcer sur le choix du matériel roulant, l'ensemble de ses travaux et des auditions menées la conduisent à préconiser les grandes orientations devant conduire à l'élaboration du cahier des charges de la consultation publique.

En premier lieu, pour ce qui concerne les lignes de jour, il convient de rappeler que, du point de vue du matériel, ces dernières peuvent être réparties en trois groupes (les lignes bénéficiant de matériel loué à TER n'étant ici pas concernées) :

- ♦ les grandes lignes radiales ou transversales caractérisées par de forts volumes de trafic, avec une prépondérance de la clientèle professionnelle et privé-loisirs (lignes électrifiées tout au long de leur parcours) ;
- ♦ les lignes électrifiées du grand bassin parisien, caractérisées par des déplacements essentiellement pendulaires, de très grands volumes aux heures de pointe ;
- ♦ les lignes transversales ou radiales assurées par des rames Corail tractées par des locomotives thermiques sur une partie du parcours, qui profiteront de l'arrivée du nouveau matériel Coradia à compter de 2017.

Le renouvellement du matériel roulant sur les lignes comportant des sections thermiques a d'ores et déjà été décidé. En revanche, concernant les deux premiers groupes de lignes, deux nouvelles tranches de renouvellement du matériel devront être engagées.

Sur les lignes électrifiées du grand bassin parisien (Paris – Saint-Quentin – Maubeuge, Paris – Amiens²², Paris – Rouen – Le Havre, Paris – Orléans – Tours / Bourges), les flux aux heures de pointe conduisent à préconiser **un matériel de très grande capacité**. Une vitesse limite de 160 km/h paraît suffisante pour la quasi-totalité de ces lignes. Cependant la ligne Paris – Orléans – Tours / Bourges comportant de longues sections à 200 km/h, le matériel pour cette ligne devrait être adapté à cette vitesse ;

Concernant les grandes radiales ou transversales électrifiées, la commission considère que les éléments suivants pourront être pris en compte :

- ♦ **une vitesse-cible du matériel de 200 km/h** paraît adaptée, dans la mesure où l'état de l'infrastructure ne permet pas de miser sur une vitesse plus élevée de manière réaliste ; la modernisation de certaines sections de ligne pour parvenir à une vitesse de 200 km/h pourra être mise à l'étude, après avoir conduit les études socio-économiques nécessaires pour évaluer la pertinence de telles opérations ;
- ♦ **le matériel retenu devra être adapté aux exigences en termes de confort et de service pour les dessertes en question ;**
- ♦ l'aménagement intérieur des rames devra faire l'objet d'études spécifiques, en vue de l'adapter à la demande de la clientèle professionnelle. Il serait en particulier utile d'évaluer l'opportunité de créer des emplacements de tranquillité pour une clientèle professionnelle, avec des services spécifiques, à l'exemple de ce qui a été constaté à l'étranger.

Enfin, pour ces deux groupes de ligne :

- ♦ un ensemble de services à bord devra être prévu de manière adaptée à la durée des trajets ;

Encadré 11 : Les services attendus du nouveau matériel selon les résultats de la consultation publique

Sur un ensemble de douze services proposés lors de la consultation publique, cinq se sont nettement distingués comme des priorités pour les voyageurs :

- prises électriques, pour 72 % des répondants ;
- espace bagage, pour 63 % ;
- accès internet, pour 54 % ;
- espace vélo, pour 47 % ;
- service de restauration pour 46 %.

Le service suivant n'obtient que 27 % de demandes (espace famille).

Ces cinq services sont les cinq principaux quel que soit le motif de voyage.

L'examen ligne par ligne montre, comme attendu, que la demande d'un service de restauration est moindre sur les lignes avec une part importante de trajets domicile – travail (courte distance).

- ♦ l'accessibilité devra être adaptée aux personnes à mobilité réduite selon les dernières normes en vigueur.

²² Concernant les liaisons allant jusqu'à Boulogne, la ligne Paris – Amiens – Boulogne bénéficiera de l'attribution des rames bimodes déjà commandées.

Encadré 12 : La prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite

Le renouvellement du matériel roulant doit être l'occasion de porter une attention particulière aux personnes à mobilité réduite, en prévoyant notamment :

- un accès en toute autonomie au matériel roulant ;
- une possibilité de voyager dans les deux classes prévues dans le train ;
- un accès aux services à bord du train (espace restauration ; toilettes ; etc.)
- des équipements identiques aux autres places à bord du train : tablette, liseuse, prise électrique, etc.

En outre, le cahier des charges de tout appel d'offres devra répondre à une logique de définition des besoins de type fonctionnelle, et non à une définition technique du matériel. Les constructeurs seront ainsi en mesure de proposer les matériels et solutions techniques qu'ils jugent les plus adaptés, comme il est d'usage ailleurs en Europe. D'une manière générale, il est recommandé de recourir autant que possible à du matériel « sur étagère », c'est-à-dire déjà homologué en France ou dans un pays européen avec lequel la France bénéficie d'accords d'acceptation croisée, ce qui permettra de réduire les délais de production et surtout les coûts de développement.

En second lieu, **pour les lignes de nuit, la commission préconise de privilégier la rénovation du matériel existant, ou, le cas échéant, la location de matériel**, plutôt que l'acquisition d'un nouveau matériel. En effet, pour l'ensemble des raisons développées précédemment, et notamment la fragilité de leur modèle économique, la commission considère que la visibilité n'est pas suffisante pour envisager un investissement dans un matériel dont la durée de vie avoisine 40 ans.

2.3.2. Les investissements à réaliser sur l'infrastructure devront privilégier sa régénération, à l'exception de la ligne POLT qui requiert une attention particulière

La commission insiste sur l'importance de prendre en compte **le changement des aspirations des voyageurs**. En effet, ceux-ci désirent moins une optimisation à la marge du temps de parcours qu'une qualité du service et du confort offerts, ce qui passe par des gains de régularité et de confort à bord, et le développement d'une offre de services adaptée.

Sur les lignes TET, les investissements sur l'infrastructure doivent donc d'une manière générale être concentrés en priorité sur les travaux de régénération, notamment sur la suppression des limitations temporaires de vitesse, la configuration des voies limitant de surcroît fortement les possibilités effectives de relèvement des limites supérieures de vitesse.

Toutefois, la commission estime que la ligne POLT nécessite une attention particulière, compte-tenu de la longueur de la ligne, des temps de parcours actuels et des potentialités d'amélioration. La réduction des temps de parcours doit faire l'objet d'un examen spécifique pour cette ligne.

Ainsi, **l'effort de régénération de l'infrastructure, à y poursuivre en priorité** afin de fiabiliser les temps de parcours, représente un investissement d'environ 1,5 Mds€ selon les dernières estimations.

La **modernisation de l'infrastructure** pourrait également être mise à l'étude afin de **relever les vitesses maximales autorisées** et **diminuer les temps de parcours**, sous réserve que le gain de temps soit significatif au regard des coûts d'investissement requis. Il conviendra d'évaluer pour cela les bénéfices attendus du relèvement des vitesses maximales autorisées au regard des temps de parcours effectivement gagnés, dans le cadre d'une étude socio-économique précise :

- ♦ le relèvement de 160 à 200 km/h des sections où cela est possible (Vierzon – Chateauroux) est de ce point de vue une priorité, permettant en outre de tirer le meilleur profit d'un matériel roulant à 200 km/h ; cet investissement est évalué à 90 M€ et la fiabilité de la desserte bénéficierait par ailleurs de la réalisation d'installations permanentes de contresens, pour un montant d'environ 150 M€ ;
- ♦ le relèvement de tronçons à une vitesse maximale de 220 km/h pourra dans un second temps être étudié et devra faire l'objet d'une analyse au cas par cas, dans la mesure où, associé au renforcement des installations électriques, il représenterait un investissement supplémentaire de l'ordre de 250 M€ pour un gain de temps limité à 8 à 10 minutes ;
- ♦ enfin, si un relèvement à une vitesse maximale supérieure à 220 km/h peut être envisagé sur certains tronçons (Les Aubrais – Vierzon), il impliquerait des investissements considérables de mise en conformité avec les prescriptions réglementaires s'appliquant au-delà de cette limite, pour un gain de temps limité à quelques minutes. Cette option paraît par conséquent devoir être écartée.

En cohérence, le matériel roulant retenu pour cette ligne devra non seulement être adapté aux attentes des voyageurs pour un parcours longue distance (confort, services à bord), mais aussi aux investissements consentis sur la ligne entraînant éventuellement un relèvement de la vitesse maximale à plus de 200 km/h.

Encadré 13 : Liaisons Intercités et LGV : l'exemple de POLT

Une vision ambitieuse pour la ligne POLT serait de nature à apporter une réponse aux besoins de mobilité exprimés par l'ensemble des agglomérations et territoires traversés par la ligne. De ce point de vue, elle peut constituer **une alternative au projet de ligne à grande vitesse Poitiers Limoges** qui n'apporterait des gains de temps de parcours ne bénéficiant qu'à Limoges et aux territoires plus au Sud. **Ce projet de ligne nouvelle entraînerait surtout de facto la fin de la ligne POLT au sens de radiale structurante.** De surcroît, cette ligne à grande vitesse ne pourrait permettre de faire l'économie des investissements nécessaires au maintien en l'état de l'infrastructure de la ligne classique (1,5 Mds €), et au renouvellement à terme du matériel roulant malgré cette perte du caractère structurant de la ligne classique Paris – Limoges. Au finale, l'estimation globale de l'investissement sur le barreau LGV et sur la ligne POLT s'élèverait à environ 3,8 milliards d'euros.

La commission estime d'une manière générale qu'à la construction de lignes à grande vitesse devrait être privilégiée la mise en place de lignes Intercités renforcées. Elle relève en ce sens le choix fait par l'Allemagne de ne pas multiplier les lignes à grande vitesse, en privilégiant la convergence vers des lignes d'une vitesse maximale de 250 km/h.

La commission tient enfin à attirer l'attention des décideurs politiques sur la nécessité qu'il y a **d'assurer une cohérence des choix publics en matière d'investissements d'infrastructure et de services ferroviaires.** Ceux-ci devraient être décidés pour répondre aux besoins de mobilité des populations, et leur être adaptés. Dans le cas où des projets de lignes à grande vitesse seraient poursuivis dans les délais prévus, les conséquences qu'ils auraient sur le schéma de desserte, l'offre et les caractéristiques du matériel roulant TET à acquérir devront être prises en compte.

2.4. La soutenabilité économique de l'exploitation des TET devrait ainsi être assurée mais suppose un engagement fort de l'Etat et de SNCF Mobilités pour mettre en œuvre ces différents leviers

La projection au fil de l'eau de l'équilibre économique des TET montre une **dégradation prononcée jusqu'en 2016**, avec un déficit estimé à environ – 450 M€ cette année là, dû en particulier à la prise en compte des effets de la libéralisation de l'autocar (- 40 M€). Le déficit **continuerait ensuite de croître pour atteindre – 500 M€ en 2025**.

La commission note toutefois que ces chiffrages reposent sur une estimation d'un déficit d'environ – 400 M€ dès l'année 2015 excédant largement les prévisions pour cette année (d'environ 50 M€). À date de publication du présent rapport, cette estimation était en cours de contre-expertise. L'ensemble des projections, du fil de l'eau comme des scénarios, devra être réévalué à partir du déficit confirmé pour l'année 2015.

2.4.1. Le redressement des TET repose en premier lieu sur une plus grande productivité de l'opérateur

La commission tient à rappeler que **la première condition de redressement de la trajectoire économique des TET repose sur d'importants efforts de maîtrise des charges de la part de l'opérateur**.

Elle estime en effet que **la trajectoire actuelle d'évolution des charges du ferroviaire n'est pas acceptable**, n'ayant pas relevé d'exemple en France ou en Europe où la pérennité d'une exploitation pourrait être assurée sans des efforts de productivité de la part de l'opérateur. Une telle augmentation des charges ne peut être qu'insoutenable.

Les efforts attendus sont de deux ordres :

- ♦ la maîtrise de l'évolution du coût moyen par agent (CMA), alors que les prévisions réalisées par l'opérateur indiquent une progression d'environ 20 % sur la période 2015 – 2025, avec un effet de seuil à horizon de 2020, le taux annuel de progression du CMA passant de 1,7 % à 2,0 % en 2019 puis 2,2 % en 2020 : la progression du CMA devrait être ainsi au moins limitée à 1,8 % par an à compter de 2018 ;
- ♦ des gains de productivité d'au moins 0,5 % par an semblent un minimum.

Les conditions et l'organisation actuelles de l'exploitation par SNCF Mobilités recèlent, de l'avis général, d'importantes marges d'optimisation des process de production, notamment par comparaison avec les opérateurs homologues en Europe (recherche d'une plus grande polyvalence des agents, optimisation des roulements et redimensionnement du parc de matériel, etc.).

Par rapport à la projection de l'évolution au fil de l'eau, la mise en place de ces efforts de productivité (gains de productivité de 0,5 % par an sur l'ensemble des postes de charges et progression du CMA contenu à 1,8 % par an) devrait permettre de dégager une économie limitée à environ 5 à 20 M€ par an entre 2016 et 2020, mais représenterait un gain de l'ordre de 50 M€ en 2025 (dans le cas de gains de productivité de 1 %, ces économies seraient doublées : de 10 à 40 M€ environ entre 2016 et 2025, 100 M€ par an en 2025).

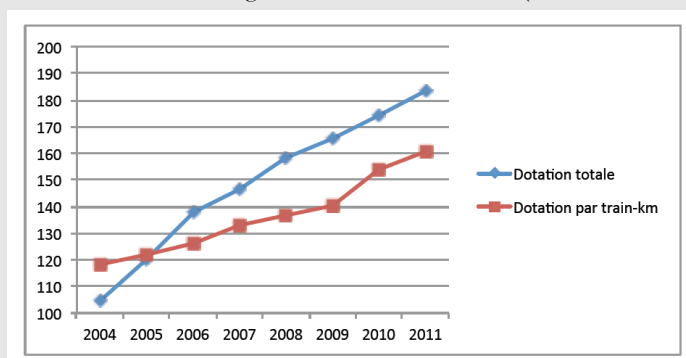
Ces efforts pourront notamment porter sur l'organisation de la production et devront être prévus par la prochaine convention d'exploitation des TET, en étant chiffrés de manière précise. Il convient en outre de rappeler que ces efforts de productivité sont au cœur des engagements pris par l'entreprise publique dans le cadre de la réforme ferroviaire.

Encadré 14 : L'enjeu de la productivité du secteur ferroviaire en France

Dans un récent numéro de la revue *Infrastructure et Mobilité*, Yves Crozet explicite les enjeux liés à la réalisation de gains de productivité dans le secteur ferroviaire, dans les termes suivants :

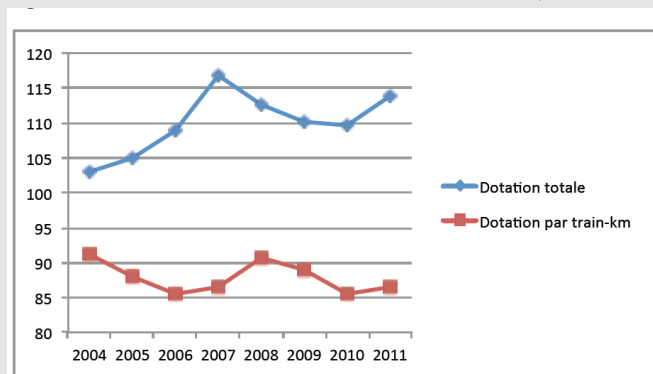
« Si l'on excepte les 3,5 milliards d'euros annuels de subventions qui compensent le fort déséquilibre démographique du système (plus de retraités que d'actifs à la SNCF), les principaux flux (5,2 milliards en 2013 15) se font au profit du transport régional de voyageurs. Un premier flux d'argent public va de l'État à RFF pour couvrir les péages d'infrastructure des TER (1,941 milliard en 2013). Un second flux d'argent public va des Régions à la SNCF pour subventionner l'exploitation des TER (3,263 milliards en 2013). Compte tenu de la progression des trafics TER, on pourrait imaginer, dans une logique de rendements croissants, que les subventions publiques par train-kilomètre ont stagné, voire diminué. Ce n'est pas le cas comme le montre notre figure 1. Non seulement les contributions publiques ont progressé sensiblement (+ 80 % en neuf ans), mais il en a été presque de même pour la subvention par train-kilomètre. Cela signifie que le coût au train-kilomètre a progressé de 60 %, soit 5,3 % par an, trois fois plus vite que l'inflation !

Figure 1 : Subventions des régions aux TER en France, (en indice, 2002 = 100)



À titre de comparaison, regardons ce qui s'est passé en Suisse durant la même période²³. La figure 2 révèle que si les contributions publiques totales ont légèrement progressé avant de diminuer un peu, la subvention par train-kilomètre a décliné (- 13 % en neuf ans) du fait de la réduction des coûts au train-kilomètre. »

Figure 2 : Subvention de la confédération aux CFF en Suisse (en indice, 2002 = 100)



La commission a réalisé une estimation similaire pour les TET et conclut à une augmentation du même ordre de grandeur des charges par train-kilomètre.

Source : Yves Crozet, « Tarification et financement de la mobilité : la nouvelle donne », in *Infrastructures et Mobilité*, n°143, décembre 2014, pp. 22-28.

²³ Desmaris C. (2014). « Une réforme du transport ferroviaire de voyageurs en Suisse : davantage de performances sans concurrence ? », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 65, pp 67-97.

2.4.2. Le scénario d'évolution de l'offre préconisé par la commission permet de redresser la trajectoire économique des TET à moyen terme

La mise en oeuvre de l'ensemble des propositions de la commission (rien que le scénario, mais tout le scénario), échelonnée entre 2016 et 2019 par souci de réalisme et de prise en compte des contraintes de production, permet de dégager une trajectoire de rétablissement raisonné de l'équilibre économique de l'exploitation des TET, en deux temps :

- ♦ dans un premier temps, le déficit se stabilise à hauteur de – 350 M€ environ entre 2017 et 2019, après s'être rétabli à – 380 M€ en 2016 ;
- ♦ dans un second temps, la dynamique de redressement reprend et le déficit se stabilise à environ – 270 M€ à partir de 2023.

La stabilité de la période 2017 – 2019 s'explique par l'application échelonnée des différentes mesures de réduction ou développement de l'offre, dont les effets s'annulent dans un premier temps. En effet, les mesures de réduction entraînent une diminution progressive des charges, et les mesures de renforcement se traduisent par une augmentation immédiate de celles-ci, avant de permettre une augmentation progressive des revenus (suivant la hausse de la fréquentation).

Ce chiffrage n'inclut pas les charges d'investissement liées au renouvellement ou à la rénovation du matériel. Comme les chiffrages qui suivent, il a été obtenu après modélisation approfondie des effets des différents leviers sur chaque ligne, modélisation qui repose sur différentes hypothèses et conventions.

Encadré 15 : Présentation synthétique des principales conventions et hypothèses de modélisation

Il est précisé que toutes les estimations réalisées :

- dépendent d'un ensemble d'hypothèses, dont des hypothèses macroéconomiques comme l'évolution de l'indice des prix à la consommation, qui devront être actualisées ;
- sont calculées à partir du déficit projeté pour 2015 d'environ 400 M€ ;
- modélisent les effets des augmentations et réductions d'offre en faisant l'hypothèse d'un impact progressif de ces mesures, sur deux à trois ans, respectivement sur le développement du trafic (effet d'induction d'offre) et sur la baisse des charges (effet d'hystérèse) ;
- postulent une évolution tarifaire qui suit l'inflation, avec revalorisation tous les trois ans.

Ce scénario préconisé par la commission permet ainsi une amélioration significative de l'équilibre économique des TET par rapport au fil de l'eau, et de rapprocher le taux de couverture des charges par les recettes de son niveau constaté au début de la convention.

En outre, elle relève que le chiffrage réalisé des scénarios alternatifs qui lui ont été soumis montre qu'une vision de court terme se révèle peu favorable à moyen et long termes :

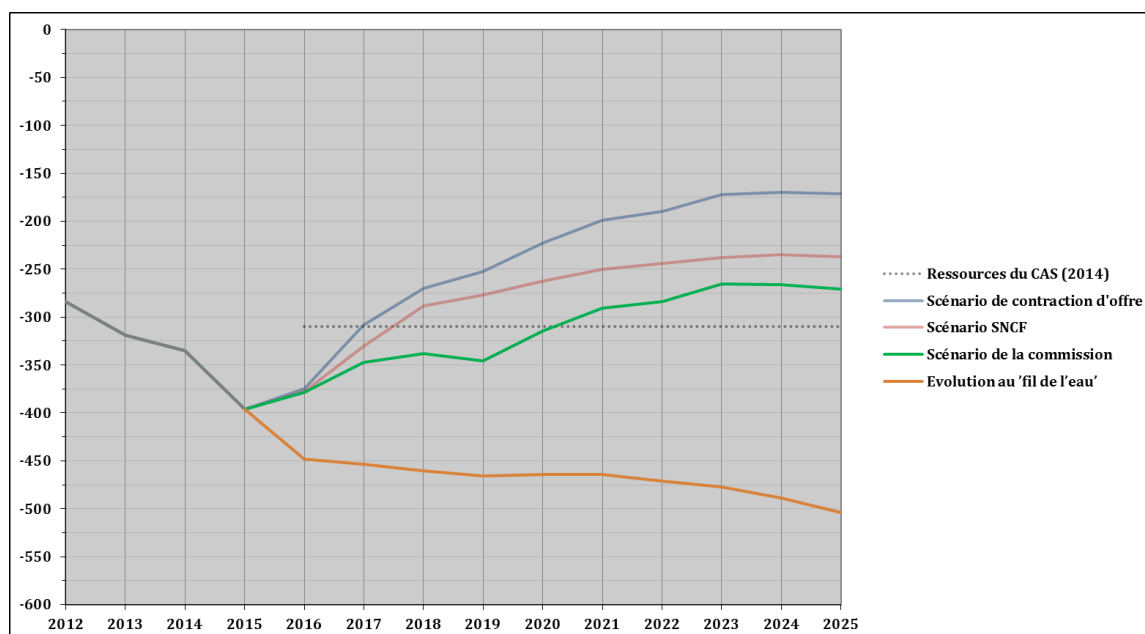
- ♦ par rapport à la vision proposée par SNCF Mobilités, la commission souligne que le scénario qu'elle préconise permet également d'engager une dynamique de redressement, certes plus progressive, mais bien réelle. Certes, le déficit est plus important en première lecture, mais d'un montant ne dépassant pas 50 M€, alors que le scénario proposé par SNCF Mobilités repose de plus sur plusieurs transferts de lignes aux TER qui ne sont pas chiffrés ici. Selon la commission, cela illustre combien l'adaptation de l'offre aux besoins de mobilité ne saurait se concevoir que de manière négative, alors qu'au

contraire une vision positive de développement de l'offre ferroviaire, répondant aux besoins de mobilité, peut produire des effets vertueux ;

- ♦ d'autre part, la commission relève que **le scénario de contraction de l'offre** qu'elle n'a pas retenu en raison de la **diminution inacceptable de l'offre de transport** qu'il impliquait ne permet pas d'atteindre un excédent d'exploitation et voit sa trajectoire se stabiliser à environ – 170 M€ par an à horizon 2025. Elle considère que le différentiel entre le scénario qu'elle préconise et celui-ci, se limitant à terme à environ 100 M€, représente un effort légitime que l'Etat doit réaliser au titre du service public de transport dû aux territoires.

Par opposition à ces deux scénarios, la commission estime que celui qu'elle propose forme un tout cohérent, équilibré et réaliste à mettre en œuvre.

Graphique 5 : Chiffrage des différents scénarios d'évolution de l'offre TET (M €)



La commission estime que le financement du CAS assuré par la CST et la TREF, doit être maintenu à son niveau actuel (290 M€) ; en revanche, le niveau de ces taxes ne peut plus être relevé au vu des difficultés économiques que connaît actuellement l'activité TGV. En ce qui concerne le financement du CAS assuré par la TAT (environ 20 M€), la commission estime également qu'il doit à minima être maintenu à son niveau actuel.

Ainsi, la trajectoire de redressement préconisée implique un financement complémentaire du CAS de l'ordre de 40 M€ pendant quatre ans (2016 – 2019), correspondant à la résorption de l'écart entre le déficit d'exploitation des TET et les produits du CAS. En outre, pour l'année 2016, un financement supplémentaire d'environ 30 M€ sera nécessaire, le temps que les premières mesures prises produisent leurs effets²⁴.

De plus, les mesures d'accompagnement financier des régions auxquelles seront transférées certaines activités TET (cf. 2.2.2 supra) ont été évaluées à environ 10 M€ par an, qu'il conviendra également de financer.

²⁴ Ces chiffrages dépendent des paramètres, hypothèses et conventions de modélisation (cf. notamment Encadré 15).

Ce schéma progressif s'inscrit dans un effort partagé engagé entre, d'une part, l'autorité organisatrice, qui devra avoir effectivement pris des mesures d'optimisation de l'offre dès l'année 2016, et, d'autre part, SNCF Mobilités qui devra avoir réalisé les efforts de productivité nécessaires pour pérenniser le modèle d'exploitation des TET.

Enfin, la commission préconise de revoir l'assiette des deux taxes ferroviaires. Un prélèvement unique assis sur les billets des TGV en remplacement de la CST et de la TREF permettrait de rendre le système plus cohérent, à produit fiscal et à prix des billets constants.

Par ailleurs la logique de renforcement de la péréquation intermodale voudrait également que la contribution fiscale du secteur routier soit augmentée, y compris en faisant contribuer le transport par autocar.

2.4.3. L'effort réalisé en faveur du renouvellement du matériel roulant doit être poursuivi

Le renouvellement du matériel roulant a déjà été engagé avec la signature d'une convention de financement en décembre 2013 pour l'acquisition de rames Coradia bimodes, et devra être poursuivi progressivement puisque d'ici dix ans toutes les voitures seront arrivées à obsolescence. **Les premières estimations faisaient état d'un effort d'investissement à hauteur de 3,5 à 4 Mds € pour l'ensemble des TET dans leur périmètre actuel** (y compris la première tranche engagée).

La mise en œuvre du scénario préconisé par la commission devrait permettre un redimensionnement significatif du parc de matériel, en particulier grâce à l'optimisation des roulements de celui-ci. L'effort financier de l'Etat en investissement en serait réduit d'autant : **la commission estime cette réduction de l'effort d'investissement nécessaire à un quart du parc existant**, ce qui représente une économie de l'ordre de 0,8 à 1 Md€ par rapport au chiffrage initial.

La commission est consciente de la charge d'investissement que ce renouvellement du matériel roulant sur une période de temps limitée (2020 – 2025) implique pour l'Etat mais souligne une nouvelle fois sa nécessité.

3. La réforme du modèle TET passe aussi par la mise en place d'un nouveau paradigme

3.1. Le transfert aux régions des lignes à caractère pendulaire doit être mis à l'étude

Sur de nombreuses lignes, les analyses de la commission ont permis de faire émerger des propositions d'évolution des dessertes (renforcement ou diminution de l'offre, adaptation de la politique d'arrêts aux flux constatés) qui permettraient de mieux satisfaire les besoins de mobilité et d'améliorer l'équilibre économique de la desserte.

Comme rappelé lors du diagnostic (cf. 1.3.3), les travaux menés montrent que, sur plusieurs lignes du grand bassin parisien, **l'existence d'importants flux pendulaires vers Paris et l'imbrication des services TET et TER rend l'exercice de clarification particulièrement difficile**. En effet, l'offre actuelle a été construite de manière à optimiser la capacité totale offerte aux voyageurs pendulaires des différentes villes desservies. En conséquence, la moindre modification de l'offre TET oblige à revoir l'ensemble de l'offre de pointe, et ce alors que la saturation des capacités d'infrastructure rend impossible toute création de nouveaux trains. De surcroît, la faible lisibilité de la gouvernance pour les voyageurs conduit souvent à ce que la région doive assumer des problématiques liées aux TET dont elle n'a pas la maîtrise.

Encadré 16 : L'exemple de la Picardie

Deux lignes TET desservent la Picardie depuis Paris : Paris – Amiens – Boulogne et Paris – Saint-Quentin – Maubeuge/Cambrai. Ces deux lignes répondent majoritairement à des besoins de déplacement de nature pendulaire, au départ d'Amiens, de Compiègne et d'autres villes desservies.

Ces deux lignes se caractérisent par une forte imbrication des services TER et TET. En particulier :

- les usagers pendulaires picards travaillant à Paris peuvent emprunter indifféremment des TET et des TER, avec l'abonnement dit « Picardie Pass' Actifs », tarif social mis en place par la région ;
- au-delà de l'horaire, ils choisissent le service emprunté en fonction du temps de parcours réalisé (les TET desservent en général moins de villes intermédiaires que les TER) et le matériel utilisé (le matériel Corail est souvent jugé plus confortable, mais est moins capacitaire), créant une situation de quasi-concurrence entre ces deux services publics ;
- plusieurs trains de pointe sont en situation de sur-occupation.

Or, si les efforts conjoints de coordination des autorités organisatrices régionale et nationale pour proposer des horaires adaptés ont permis une amélioration significative des conditions de transport au bénéfice des usagers, il existe encore d'importantes marges de progrès. Cependant, la difficulté pour l'Etat à arbitrer entre une réponse performante aux besoins de longue distance depuis Boulogne-sur-Mer, Maubeuge ou Cambrai, peu importants en volume, et aux déplacements pendulaires massifs, qui nécessitent une forte coordination avec la région, entraîne d'importants surcoûts pour mieux adapter l'offre aux besoins.

Avec la fusion des régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais, ces deux lignes ne desserviront plus qu'une région en-dehors de l'Ile-de-France. Cette fusion conduit à s'interroger sur l'opportunité d'une modification de la gouvernance en matière de services ferroviaires de transport.

Cette réflexion pourrait être étendue aux autres dessertes du grand bassin parisien.

Une gouvernance unique devrait donc être prévue, confiée à la région concernée qui, compte tenu de sa proximité, est la mieux à même de réaliser les choix les plus pertinents pour ces dessertes. Elle permettrait de clarifier les responsabilités de chacun et de lui donner tous les leviers sur l'offre ferroviaire la reliant à Paris, en facilitant ainsi les arbitrages à prendre sur l'évolution des offres (liaisons directes, semi-directes, cabotage), et ce de manière adaptée aux flux constatés. Il conviendra d'associer à ces discussions le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) dans la mesure où les lignes TET sont également fortement imbriquées avec les Transiliens.

Dans ce cas, un accompagnement financier, comprenant le financement du déficit d'exploitation et du matériel roulant des lignes transférées, devra être prévu, ses modalités devant faire l'objet de discussions détaillées avec les régions.

Si les régions concernées en étaient d'accord, la mise en place d'une gouvernance unique pourrait concerner les lignes desservant Amiens, Saint-Quentin, Rouen, Orléans et Evreux, ainsi que leurs tronçons terminaux (respectivement vers Boulogne-sur-Mer, Maubeuge, Le Havre, Tours/Bourges, Serquigny) qui seront situés dans les mêmes régions à l'issue de la réforme territoriale.

3.2. La préparation de l'ouverture à la concurrence des TET doit être engagée dès maintenant

3.2.1. Anticiper les effets de l'évolution du cadre réglementaire

L'entrée en vigueur du quatrième paquet ferroviaire européen, actuellement prévue pour 2019, aura pour conséquence l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs sur les liaisons intérieures. Selon la Commission européenne, la concurrence doit permettre d'apporter une meilleure maîtrise des charges d'exploitation ainsi qu'un meilleur service offert aux voyageurs.

Encadré 17 : Les effets positifs de l'ouverture à la concurrence sur les gains de productivité et le développement de l'offre

Dans une note préparée par A. Bonnafous et Y. Crozet pour le Forum International des Transports (OCDE), les gains de productivité dans le ferroviaire sont illustrés par l'exemple allemand :

« Dans ce pays, la DB [Deutsche Bahn] a dû faire face à l'arrivée de nouveaux concurrents, dont Kéolis, la filiale de la SNCF. Même si ces concurrents n'ont pris qu'une modeste part du trafic des trains régionaux (12 % en 2012), une notable baisse des coûts unitaires par train-kilomètre a été observée. Deux phases peuvent être distinguées dans ce mouvement de baisse :

- *une phase de gains de part de marché des concurrents de la DB, laquelle réagit en améliorant ses coûts d'exploitations, son management et la qualité du service ferroviaire ;*
- *dans une deuxième phase, le marché s'équilibre dans une logique d'émulation gagnant – gagnant. Pour les collectivités locales et le contribuable, le niveau des subventions se réduit.*

Ainsi, en 15 ans (Guibéry, 2011²⁵), en Allemagne, les voyageurs-kilomètres des trains régionaux ont augmenté de + 55 % (à 47 milliards de voy.km) mais les trains-km de +26 % seulement (à 630 millions de trains-km). Une baisse des coûts de 26 % a été évaluée sur l'ensemble des contrats au bénéfice des autorités organisatrices. Les subventions

²⁵ Guibéry L. (2011), « Transport ferroviaire régional en Allemagne : l'exemple de la région de Leipzig », *Recherche Transport Sécurité*, 27/106. Août, pp. 163-177

fédérales, entre 1996 et 2009, ont été réduites de 6 % en valeur réelle. Pour un € (en valeur réelle), les Länder offrent + 37 % de prestations en plus (2010/1996). Une autre comparaison rapporte les subventions au train-kilomètre dans le champ des obligations de service public. En 2012, la subvention au train-kilomètre se montait à 17 euros en France contre 9 euros en Allemagne. »

Source : Alain Bonnafous et Yves Crozet, 2014, *Efficiency indicators of Railway in France, Discussion paper 2014-26 ITF-OCDE*, prepared for the round table on "Rail Efficiency", 18-19 November 2014, Paris, 24 pages, www.internationaltransportforum.org.

Or, dans ce nouveau cadre, les différents opérateurs ferroviaires européens seront d'autant plus compétitifs qu'ils auront eu le temps de faire évoluer leurs méthodes de production et leur organisation, étant confrontés depuis déjà plusieurs années à un cadre concurrentiel sur d'autres marchés européens.

A l'instar des anticipations d'ouverture à la concurrence pratiquées par bon nombre de pays européens voisins, il est donc nécessaire de **donner à SNCF Mobilités les moyens de se préparer à cette évolution du droit communautaire, et donc à répondre à la mise en place d'un cadre concurrentiel**, sans quoi elle risquerait d'en subir les effets de manière particulièrement brutale.

La commission reprend ainsi pleinement à son compte les termes du rapport du conseil d'analyse stratégique sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs (2011), selon lequel « *l'anticipation par la France de l'ouverture inéluctable du transport ferroviaire, pour les transports conventionnés, pourrait constituer un levier de transformation du secteur et une occasion unique de repositionner les acteurs français au centre du secteur ferroviaire européen.* » Celui-ci poursuit en distinguant deux attitudes, « *l'attentisme, qui conduit à subir le changement sans l'anticiper, comme pour le fret ferroviaire, ouvert depuis 2007 et dont la baisse de trafic déstabilise gravement l'équilibre de SNCF Mobilités et du secteur ferroviaire français ; l'anticipation, qui permet d'utiliser la concurrence comme un levier de transformation du secteur [...]* ». ²⁶

Encadré 18 : Le rapport du Conseil d'analyse stratégique sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs (2011)

Le rapport du Conseil d'analyse stratégique montre, sur la base d'une modélisation économique, que l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires apporterait des bénéfices importants à la collectivité, liés notamment aux gains de productivité attendus et au potentiel d'innovation des nouveaux entrants.

Toutefois, le rapport rappelle que les gains attendus de l'ouverture dépendront en grande partie des règles imposées aux nouveaux opérateurs en matière d'organisation du travail, de rémunération et de transfert de personnels.

Il recommande de proposer un calendrier d'ouverture clair pour permettre au marché de se préparer, en priorisant les transports conventionnés. Il préconise une ouverture progressive du marché, minimisant ainsi les conséquences sociales des pertes éventuelles de parts de marché de l'opérateur historique, en débutant par des expérimentations.

La commission estime en définitive que **l'ouverture à la concurrence est une évolution réglementaire attendue**, qui doit être anticipée et **constitue une véritable chance pour redynamiser ce service public** dont l'Etat assume la responsabilité, et qui peine à recouvrer un modèle économique viable.

²⁶ P. 59, http://archives.strategie.gouv.fr/cas/system/files/2011-10-05-cas_complements_rapp_concurrence_ferroviaire.pdf

3.2.2. Une expérimentation sur certaines lignes ciblées permettrait de préparer SNCF Mobilités comme l'autorité organisatrice à l'ouverture à la concurrence

La commission propose que **de premières expérimentations soient menées sur les TET, afin de préparer progressivement SNCF Mobilités à l'entrée en vigueur du cadre concurrentiel** et de lui donner les moyens de résister à l'entrée sur le marché français de concurrents européens.

Dans ce but, la commission suggère que le monopole dont bénéficie SNCF Mobilités soit levé à titre expérimental sur un périmètre défini par le législateur, en application de l'article 37-1 de la Constitution. Cette première expérimentation pourrait porter sur les lignes de nuit, puis dans un second temps sur certaines lignes de jour, selon des modalités à définir. L'Etat attribuerait des contrats de service public après mise en concurrence, conformément aux règles définies dans le règlement OSP.

Il s'agit également de préparer l'autorité organisatrice à exercer son nouveau rôle. En effet, cette expérimentation nécessite une préparation minutieuse, tant le système ferroviaire est complexe et les acteurs intervenant nombreux. Pour assurer son succès, plusieurs questions devront faire l'objet d'une attention particulière :

- ♦ la disponibilité des sillons nécessaires à la réalisation du service, qui devra être traitée en amont par l'Etat en lien avec SNCF Réseau ;
- ♦ le matériel roulant utilisé, qui pourra être mis à disposition du nouvel opérateur par l'Etat ;
- ♦ l'accès aux facilités essentielles, notamment les gares et les ateliers de maintenance, en application du cadre réglementaire en vigueur ;
- ♦ l'encadrement de la tarification et la distribution des billets.

La commission recommande que l'autorité organisatrice organise dans un premier temps un appel à manifestation d'intérêt pour recueillir les vues des opérateurs intéressés.

Une attention particulière devra être portée à la situation des personnels exploitant actuellement le service. La commission tient à souligner qu'il convient que le décret « socle », qui doit fixer, en application de la loi portant réforme ferroviaire, les principales règles communes au secteur ferroviaire au regard du respect des exigences de sécurité et de continuité du service public, en particulier sur la durée du travail, ait été adopté avant de lancer l'expérimentation. Elle rappelle en outre que les règles sociales qui seront arrêtées auront un impact direct sur les gains attendus de l'ouverture. Si elle ne doit pas entraîner une dégradation des conditions de travail des salariés, il conviendra de donner une latitude suffisante aux nouveaux opérateurs pour proposer des organisations plus efficaces. Il pourrait être proposé un transfert des personnels travaillant actuellement à l'exploitation de ces lignes, sur la base du volontariat, avec la garantie de conserver les droits associés au statut d'agent SNCF.

3.3. Les modalités d'acquisition et de portage du matériel roulant doivent être adaptées en vue de l'ouverture à la concurrence et permettre de redynamiser l'offre

3.3.1. Différents schémas de portage peuvent être envisagés pour mener à bien le renouvellement du matériel roulant des TET

Il convient de rappeler que la question des modalités d'acquisition et de portage du matériel n'est ici traitée que pour les lignes ayant vocation, selon la commission, à rester de la responsabilité de l'Etat. Pour les lignes dont la commission préconise que soit mis à l'étude le transfert aux régions, les modalités de renouvellement du parc devront être évaluées précisément en fonction des mutualisations possibles, en lien avec celles-ci.

La commission propose trois schémas d'évolution des modalités de portage du renouvellement du matériel roulant des TET. Ceux-ci devront être définis en cohérence avec le ou les contrats d'exploitation des TET, et notamment leur durée.

Un premier schéma, « graduel », consiste à faire évoluer le **modèle reposant sur l'expertise technique de l'opérateur**, chargé au final de passer le marché avec le constructeur retenu. En ce sens, la mise en œuvre d'une délégation de service public implique que **la propriété du matériel reste acquise à l'Etat**, qui pourra ainsi en assurer le transfert en cas de changement d'opérateur. Toutefois, la commission relève que dans ce schéma l'opérateur n'a aucune incitation à optimiser le coût du matériel roulant choisi dans un contexte où il est intégralement financé par l'Etat, et qu'il implique des coûts de portage qui, quoique moins visibles que dans d'autres schémas, sont bien réels. Si ce scénario était retenu, **il serait donc indispensable de renforcer la capacité de contre-expertise de l'autorité organisatrice**, qu'il s'agisse d'imposer le respect du recours à un cahier des charges de type fonctionnel, comme préconisé ci-avant, ou de vérifier les études menées par l'opérateur notamment pour dimensionner le parc ou choisir ses caractéristiques (études de marché).

Selon un deuxième schéma, l'Etat procéderait lui-même directement à la **commande du matériel**, et aurait pour ce faire recours à un **marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage**, afin de l'aider en matière de choix du matériel. Les conditions de réussite de ce schéma sont nombreuses, dans la mesure où un important renforcement des compétences de l'autorité organisatrice serait nécessaire afin d'assurer non seulement la passation et le suivi du marché, mais aussi la gestion du matériel et le contrôle des conditions de maintenance, qui influent directement sur la valeur patrimoniale et technique de ces actifs. La commission note que la grande complexité inhérente à la commande et au portage d'un matériel roulant ferroviaire, voire à la maintenance, pourrait nécessiter la création d'une structure ad hoc de gestion de ces actifs.

Selon un troisième schéma, l'Etat aurait recours à un **appel d'offres conjoint pour l'exploitation de la ligne et la fourniture du matériel**. Ce schéma s'inscrirait ainsi pleinement en cohérence avec l'ouverture à la concurrence, et offre plusieurs vrais avantages :

- ♦ lors de l'appel d'offres initial, l'opérateur serait responsabilisé pour proposer la meilleure combinaison entre qualité du matériel pour optimiser l'exploitation future et maîtrise des coûts pour proposer une offre compétitive ;
- ♦ l'Etat n'aurait pas à gérer de relations avec des acteurs distincts, opérateurs et constructeurs, et laisserait ainsi aux acteurs privés la responsabilité de la gestion de leur relation contractuelle.

Il s'agit ainsi de diminuer les coûts liés à la gestion de la relation de différents acteurs (opérateurs, constructeurs, prestataires de maintenance, financeurs éventuels) et surtout de minimiser les possibilités de comportements opportunistes de leur part (exploitant les asymétries d'information). L'Etat pourra ainsi jouer pleinement son rôle de stratège en définissant les principaux critères de choix du matériel.

La commission a conscience qu'une limite importante à ce schéma concerne la fourniture du matériel par l'opérateur, l'importance de l'investissement à réaliser risquant de facto de fermer le marché et de ne laisser que les grands opérateurs historiques en mesure de répondre aux appels d'offres, comme cela s'est passé en Allemagne. Elle propose donc qu'il soit prévu dans le cahier des charges que l'Etat prenne en charge le financement du matériel roulant, de manière distincte de la redevance d'exploitation, selon deux modalités différentes :

- ♦ soit un financement budgétaire, l'Etat restant propriétaire du bien et le mettant à disposition de l'opérateur jusqu'à expiration de la délégation de service public ; du point de vue du coût budgétaire total, il s'agirait de la solution la plus vertueuse, mais elle suppose que l'Etat soit en mesure de réaliser cet investissement ;
- ♦ soit un financement sous forme de loyer versé à l'opérateur, avec une clause de garantie de valeur résiduelle prévoyant son retour à l'Etat au terme de la délégation de service public.

En outre, la commission recommande que le cahier des charges de l'appel d'offres soit soigneusement élaboré, de manière à prévenir les deux écueils que ce dispositif pourrait entraîner :

- ♦ un arbitrage par les coûts au détriment de la qualité du matériel roulant lors de l'appel d'offres, la réponse formulée étant prévue pour la durée du contrat de délégation de service public ;
- ♦ une négligence de la maintenance sur la période d'exploitation.

Enfin, ce schéma ne pourra par définition s'appliquer que pour le renouvellement du matériel roulant des lignes dont l'ouverture à la concurrence est prévue.

Quel que soit le schéma retenu, **une forte anticipation de l'Etat sera nécessaire pour préparer au mieux les appels d'offres, qui devront être lancés dès que possible afin de permettre des livraisons au plus tard à horizon 2022 – 2025 en fonction des lignes.** Il s'agit également de donner de la visibilité aux différents acteurs des filières industrielles. Cela permettrait aussi pour les constructeurs (en lien avec les opérateurs dans le troisième schéma ci-après) de prendre en charge les procédures d'homologation sur le réseau ferré national d'un matériel à ce jour encore non homologué en France.

Enfin, la commission précise qu'elle a porté une attention particulière à l'examen du modèle de sociétés de portage de matériel roulant (SPMR, appelées « *Roscos* » en anglais), qui existe dans d'autres pays, mais juge que ce dispositif de portage n'est en l'état pas adapté au marché français.

Encadré 19 : Evaluation du recours à une société de portage du matériel roulant

La commission a examiné avec intérêt les exemples rencontrés en Allemagne et au Royaume-Uni, mais considère que pour l'heure le secteur ferroviaire français n'est pas mûr pour l'implantation de sociétés de portage de matériel roulant (SPMR), pour plusieurs raisons :

- l'existence d'un marché concurrentiel est nécessaire, afin que la concurrence entre opérateurs et entre SPMR permette une réduction globale des coûts en limitant les mécanismes de captation de rente ;
- pour être intéressant, et notamment assurer un réel intérêt de la SPMR au maintien de la valeur

patrimoniale des biens, le risque de valeur résiduelle devrait être transféré à la SPMR, ce qui se traduirait par un renchérissement du coût de portage pour l'Etat, hors de proportion avec les bénéfices attendus ;

- en outre, quand bien même ce risque serait transféré à la SPMR, ce transfert s'accompagnerait de l'octroi d'une garantie portant sur les recettes de la SPMR afin de rendre l'investissement attractif, mais laissant *in fine* l'Etat supporter une part du risque ;
- à l'inverse, le portage du risque de valeur résiduelle par l'Etat ferait assumer à ce dernier un risque important, alors même que le redéploiement du matériel d'une ligne à l'autre apparaît peu réaliste, du fait des caractéristiques de l'infrastructure ;
- une régulation d'ensemble du système ferroviaire est nécessaire, ce qui suppose préalablement que l'autorité organisatrice ait pu monter en compétences. Il s'agira en particulier pour elle de trouver le bon équilibre entre transfert du risque d'investissement et garantie publique pour limiter les coûts.

3.3.2. Le recours à la maintenance par le constructeur pourrait être expérimenté dans chacun de ces trois schémas

Les comparaisons européennes réalisées par la commission l'ont convaincue de recommander **l'expérimentation du recours à une maintenance exercée par le constructeur, à l'occasion du renouvellement du matériel roulant.**

En effet, celle-ci permet de capitaliser sur les avancées technologiques et, telle qu'elle est mise en œuvre dans les pays de l'Union européenne, elle a permis de considérablement améliorer le taux de disponibilité du matériel tout en optimisant l'entretien du matériel du parc. Ainsi, la commission a par exemple relevé que :

- ♦ en Autriche, Westbahn obtient un taux de disponibilité de 97 %, et la maintenance de nuit permet d'engager en journée les 7 rames du parc ;
- ♦ le contrat de maintenance des Pendolino de Virgin Trains au Royaume-Uni exige un taux de disponibilité des trains de 90 % ;
- ♦ en Italie, sur une flotte de 25 trains, la maintenance par le constructeur permet de garantir à la compagnie NTV une disponibilité moyenne de 23 trains par jour.

La commission note en outre que ce recours à une expérimentation de maintenance par le constructeur est compatible avec chacun des trois schémas proposés :

- ♦ dans le premier schéma, une convention serait conclue entre l'opérateur et le constructeur. La délégation de la maintenance au constructeur du matériel, avec transfert des personnels, est notamment un modèle courant en Espagne ;
- ♦ dans le second, l'autorité organisatrice pourrait passer soit un marché spécifique de prestation de service pour la maintenance, soit un marché global comprenant la fourniture du matériel et sa maintenance – il est toutefois à noter que dans ce schéma, elle devrait supporter le risque d'interface entre l'opérateur et le constructeur du matériel, chargé de sa maintenance ;
- ♦ dans le troisième schéma, les candidats à l'appel d'offres s'organiseraient en fonction d'un cadre préalablement défini par l'autorité organisatrice, qui préconiserait de confier la maintenance au constructeur du matériel.

3.4. Le débat sur la restructuration de l'offre ferroviaire en France doit être engagé sans tarder

La commission a relevé dans le diagnostic réalisé en début de rapport combien **l'offre TET a pâti d'un manque d'attention, au profit des lignes à grande vitesse et des TER**. Elle souligne que la structuration de l'offre ferroviaire doit être revue, en prenant en compte le domaine de pertinence de chaque offre, les services TET devant être considérés comme une catégorie d'offre à part entière au même titre que les services TGV et les services TER ou Transilien. Cette question se pose avec une acuité particulière dans un contexte où l'activité TGV connaît de grandes difficultés liées à son modèle économique.

La commission tient également à soulever la **question de la soutenabilité du modèle TER**, alors que, sur certaines lignes, les faibles taux de remplissage des trains interrogent sur la pertinence du mode ferroviaire, et que les voyageurs ne participent au financement des services régionaux qu'à hauteur du tiers, en moyenne, contre environ 70 % pour les TET. A l'heure où les régions se voient doter de la liberté tarifaire par le législateur, la question de la soutenabilité de la tarification actuelle doit être posée.

Encadré 20 : Les rapports de la Cour des comptes sur les modèles TER et TGV (2009 et 2014)

En 2007, la Cour des comptes a réalisé un premier bilan de la régionalisation des TER. Elle indique que ce transfert de compétence constitue un progrès incontestable, qui a marqué une véritable rupture en matière de qualité du service offert (développements de l'offre, meilleure accessibilité, canaux d'information modernisés, nouveaux matériels roulants, etc.). Toutefois, le taux de remplissage moyen reste médiocre (de l'ordre de 26 %), malgré les fortes augmentations de trafic constatées entre 2002 et 2007. La Cour des comptes note de surcroît que les usagers ne financent en moyenne que 17 % du coût complet du service.

Enfin, la Cour des comptes s'interroge sur la pertinence économique et écologique du mode ferroviaire pour un certain nombre de lignes à très faible trafic, en zone rurale notamment. Sans remettre en cause leur utilité pour les territoires, elle préconise l'expérimentation de solutions routières alternatives.

En octobre 2014, la Cour des comptes a publié un rapport relatif au modèle économique des TGV, porté, selon elle, au-delà de sa pertinence. Le réseau à grande vitesse a connu un extraordinaire développement depuis la mise en service de la ligne Paris – Lyon en 1981. Il atteint aujourd'hui 2 036 km, et sera porté à 2 700 km d'ici 2018. La Cour relève en outre que les TGV sont amenés à circuler sur ces lignes nouvelles, mais connaissent de nombreuses prolongations de parcours sur ligne classique – ces prolongations représentent 40 % des distances parcourues par les rames TGV.

Or le coût très élevé du modèle TGV, en exploitation comme en investissement, suppose des taux de fréquentation élevés pour parvenir à un niveau de rentabilité acceptable, qui ont d'autant plus de chance d'être atteints que les lignes TGV relieront d'importants bassins de population, ce qui interroge sur l'opportunité de poursuivre le développement du réseau.

Le rapport montre enfin que les TGV ne sont pas majoritairement utilisés par les voyageurs professionnels, dont la sensibilité au temps de parcours est la plus forte, questionnant sur l'intérêt de maintenir la desserte de certaines extrémités de ligne plus faiblement fréquentées avec du matériel très capacitaire à grande vitesse.

Pour l'infrastructure, le bon emploi de l'argent public impose de respecter deux exigences :

- ♦ d'une part, la pertinence de tous les investissements de modernisation et de régénération doit être systématiquement évaluée, de façon réaliste, en mettant en regard de leur coût global réel à la fois le flux de recettes et les avantages socio-économiques attendus ;
- ♦ d'autre part, les besoins doivent être priorisés en fonction des capacités de financement disponibles.

De ce point de vue, la commission rappelle que les audits conduits par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) en 2005 et 2012 ont mis en exergue les risques pesant sur la pérennité du réseau, du fait de **l'insuffisance des investissements sur le réseau classique structurant**.

Ce faisant, si le réseau classique n'a pas à être oublié au profit de nouvelles lignes à grande vitesse aux coûts démesurés par rapport aux avantages procurés à la collectivité, les investissements sur celui-là doivent eux-mêmes cibler les infrastructures pour lesquelles la pertinence du mode ferroviaire et le volume des trafics le justifient sans conteste.

Ainsi, dans le cadre d'une juste adéquation du service public à l'évolution des besoins de mobilité, la question du bon dimensionnement de la partie la moins circulée du réseau ferré national doit aussi être abordée objectivement et sereinement.

Conclusion du Président

La commission « TET d'Avenir » a travaillé durant six mois et s'est efforcée de comprendre la complexité, les difficultés mais aussi les atouts des trains d'équilibre du territoire.

Après avoir entendu les acteurs du système ferroviaire, s'être rendue sur le terrain en France mais aussi en Europe pour comparer les solutions de transport, elle s'est attachée, en s'appuyant sur une expertise indépendante, à proposer des solutions aux problèmes les plus urgents, mais aussi à ouvrir des perspectives sur le moyen et le long terme. Le matériel, notamment, doit être choisi pour répondre aux attentes des usagers aujourd'hui mais aussi des clients des trente prochaines années.

Là où nous proposons, dans un souci de clarification de l'offre, de cesser l'exploitation d'une ligne peu performante ou par trop déficitaire, nous l'avons fait avec le souci d'apporter une solution alternative, de manière à ce que tous les territoires bénéficient d'un service de mobilité pertinent et viable.

Ce rapport ne prétend pas répondre aux attentes de tous, c'est impossible. Certaines de ses préconisations seront difficiles à accepter par les usagers ou par les cheminots, nous en avons pleinement conscience. Mais il est de notre devoir de dire les choses comme nous les avons perçues et comprises, et d'alerter les pouvoirs publics et l'opinion sur l'urgence d'agir.

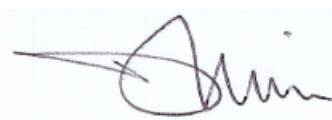
Les trains d'équilibre du territoire participent de la vie quotidienne d'une centaine de milliers de nos concitoyens. Notre devoir collectif est de leur redonner leur place, la meilleure, au sein de l'offre de transport ferroviaire française.

Il appartient maintenant au Gouvernement, au Parlement, aux régions, à la communauté ferroviaire, notamment les cheminots, aux représentants d'usagers, de se saisir de ces travaux et d'en faire le meilleur usage.

Ce sera difficile, il faudra du courage, mais l'intérêt général est à ce prix.

*

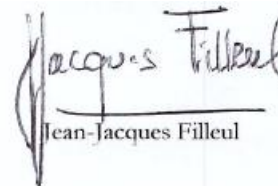
* *



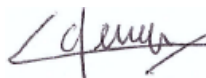
Dominique Orliac



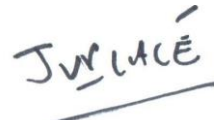
Philippe Duron



Jean-Jacques Filleul



Claude Gewerc



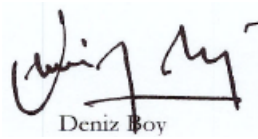
Jean-Vincent Placé



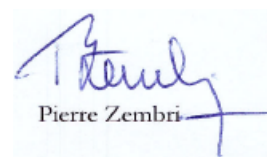
Marc d'Aubrey



Jean-Marie Bertrand



Deniz Boy



Pierre Zembri

4. ANNEXES

4.1. Présentation détaillée des lignes de jour

Guide de lecture

Schéma de la ligne

- Le nombre de circulations (tpj = train par jour pour un sens, ou aller-retour) est donné pour un jour de semaine (désigné « JOB » dans les documents ferroviaires : jour ouvrable de base).

Données générales

- Les chiffres pris en compte sont ceux de 2013 ;
- Les lignes sont considérées à très fort trafic lorsqu'elles comptent plus de 2 millions de voyages par an ; à fort trafic = entre 1 et 2 millions de voyages ; à trafic moyen = entre 250 000 et 1 million de voyages ; à faible trafic = moins de 250 000 voyages par an ;
- Sur les tronçons terminaux, la fréquentation a été désignée faible lorsque les voyages de ce tronçon représentent moins de 30 % des voyages effectués sur la ligne, très faible lorsqu'ils sont de moins de 10 %, alors qu'en raison des contraintes d'exploitation, les rames utilisées poursuivent dans leur composition intégrale leur desserte jusqu'au terminus ;
- OD : origine-destination, utilisé pour désigner un trajet précis d'un point à un autre ;
- Un voyage peut correspondre à un parcours limité sur une desserte (par exemple Montpellier-Toulouse sur un Marseille-Bordeaux) ; c'est pour cela que le nombre moyen de voyageurs est inférieur au nombre de voyages.

Infrastructure

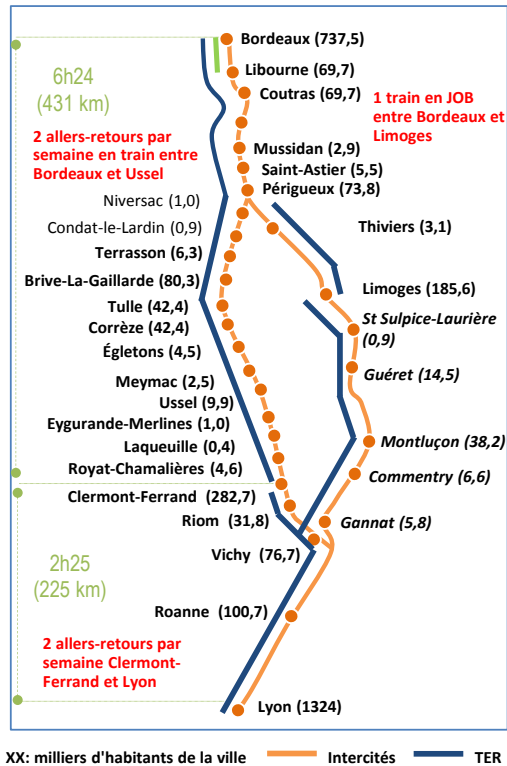
- Les groupes UIC des lignes : l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) a établi une classification des lignes en fonction des charges de trafic supportées par l'infrastructure ainsi que du type de trafic. Le groupe UIC 1 correspond à des lignes très chargées et, à l'opposé, le groupe UIC 9 correspond à des lignes très faiblement chargées. Les lignes à grande vitesse ainsi que les grandes lignes du réseau ferré national appartiennent en principe aux groupes UIC 1 à 4, à l'exception de certains axes, notamment transversaux, qui relèvent des groupes UIC 5 à 6. Les lignes faiblement chargées des groupes UIC 7 à 9, avec voyageurs (AV) ou sans voyageurs (SV) correspondent en général au réseau capillaire, généralement régional ;
- Au moment de la rédaction du rapport, les contrats de plan Etat-région (CPER) 2015-2020 ne sont pas encore signés pour la plupart. Certains aménagements peuvent donc apparaître dans leur version définitive par rapport aux versions projets soumises à la consultation publique (ou informations issues du protocole d'accord Etat-régions) utilisées dans cette annexe ;
- IPCS : installations permanentes de contre-sens.

Evolution proposée

- **En proposant des évolutions de dessertes, la commission est bien consciente que des études seront nécessaires pour organiser les correspondances avec les autres dessertes, en particulier TER et TGV ;**
- Les automoteurs ou automotrices peuvent être exploités soit en unités simples (US : une seule rame) soit en unités multiples (UM ; UM2 : 2 rames jumelées ; UM3 : 3 rames jumelées) ;
- La « tarification flexible » est une technique de commercialisation, également appelée « *yield management* ». Elle consiste en une modulation dynamique des contingents tarifaires en fonction de l'évolution constatée de l'occupation de la desserte.

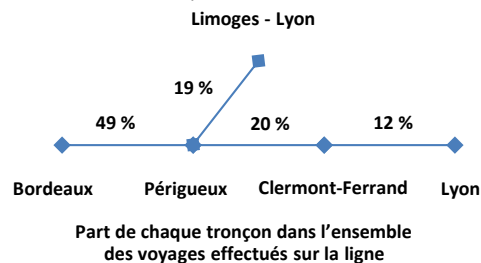
Bordeaux – Lyon

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à faible trafic ;
- Moins de 100 voyages par train – 80 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Trafic de cabotage de courte distance - première OD : Bordeaux-Périgueux : un dixième des voyages ;
- Parcours moyen : 170 km ;



- Desserte moins compétitive du fait des fortes contraintes de temps de parcours liées à l'état de l'infrastructure, nécessitant d'importants investissements ou la poursuite de ceux qui ont déjà été engagés.

Infrastructure

- Ligne à voie unique de Périgueux à Nexon, de Saint-Sulpice-Laurière à Montluçon, de Commentry à Gannat ;
- Vitesse entre 80 et 110 km/h de Saint Sulpice-Laurière à Gannat, de 60 à 115 km/h de Périgueux à Ussel, de 95 à 140 km/h entre St Germain-des-Fossés et St Germain-au-Mont-d'Or, 140 km/h de Périgueux aux abords de Nexon, 160 km/h essentiellement de Bordeaux à Périgueux ;
- De Coutras à Bussière-Galant, de Saint-Sulpice-Laurière à Saint-Germain-des-Fossés, de Roanne à L'Arbresle et de Périgueux à Clermont-Ferrand, les différentes sections de ligne sont classées dans les catégories UIC 7 – 8 – 9 AV ;
- Saint-Sulpice-Laurière-Saint-Germain-des-Fossés :
 - 13 km de ligne présentent des ralentissements entre Saint-Sulpice-Laurière et Lavaufanche (93 km, soit 14 % de la section) ;
 - près de 20 M€ sont estimés nécessaires d'ici à 2020 pour stabiliser l'état de la ligne ; à ce stade, les sommes correspondantes ne sont pas prévues dans les CPER. Près d'une quinzaine de millions d'euros seraient également nécessaires entre Montluçon et Gannat pour la période 2020-2025 ;
 - 2 sections de lignes faiblement circulées : Lavaufanche-Montluçon (2 AR TER et 1 AR fret 2 à 3 fois par semaine) et Gannat-Saint-Germain-des-Fossés (1 AR fret) ;

- Périgueux-Ussel :
 - 5 km de ralentissement de Périgueux à Brive, et un ralentissement sur la section de Tulle à Meymac ; d'autres ralentissements devraient intervenir sur les sections Périgueux-Brive et Ussel-Meymac ;
 - Entre 25 et 30 M€ seraient nécessaires d'ici 2020 pour stabiliser l'état de la section Périgueux-Brive ;
 - 20 M€ sont prévus dans le projet de CPER 2015-2020 Limousin pour des travaux sur la voie et les ouvrages d'art et l'amélioration de la performance de la section Brive-Tulle-Ussel ;
 - Le trafic sur le tronçon Eygurande-Laqueuille est suspendu depuis juillet 2014 du fait de l'état de la voie ; le projet de CPER Limousin prévoit 7 M€ pour la section située sur son territoire.

Matériel roulant

- Bordeaux-Limoges : automoteurs X 72500 TER en location ;
- Bordeaux-Ussel : rames Corail tractées par des locomotives thermiques ;
- Clermont-Ferrand-Lyon : automoteurs TER en location.

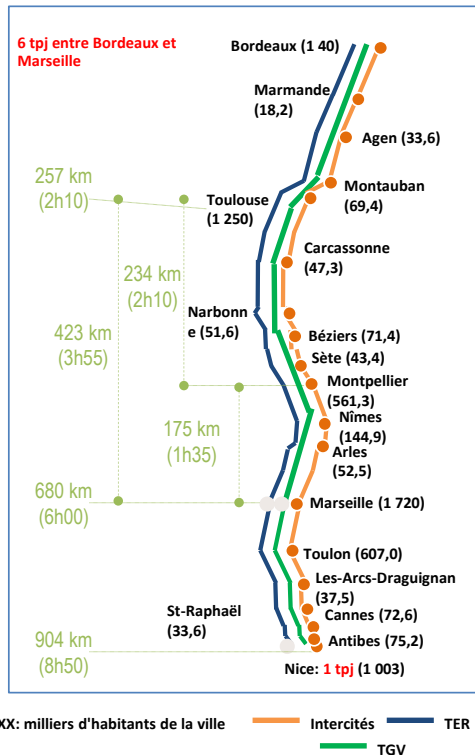
Proposition d'évolution

La transversale Bordeaux-Lyon comporte deux branches : une branche Sud via Brive-la-Gaillarde et Clermont-Ferrand, et une branche Nord via Limoges, Guéret, Montluçon et Roanne. Ces deux branches sont aujourd'hui interrompues du fait de problèmes d'infrastructure. Avec deux dessertes hebdomadaires sur la branche Sud et jusqu'en 2012 une desserte quotidienne au Nord, les trafics y étaient auparavant faibles, voire très faibles, et peu de voyageurs empruntaient l'une ou l'autre branche de bout en bout, en raison de temps de parcours dissuasifs dus à la configuration et à l'état des voies. Le besoin de dessertes TET y recouvre essentiellement des trajets chevauchant les régions traversées, dont le nombre passera bientôt de quatre à deux. Ainsi :

- pour la branche Sud, aucune réouverture du tronçon de ligne inutilisable (Ussel – Laqueuille) n'est actuellement prévue, mais la commission observe surtout qu'une desserte routière apporterait un service nettement amélioré, à la fois en temps de parcours et en fréquences, grâce à la liaison autoroutière (A 89) parallèle à la ligne ferroviaire ;
- pour la branche Nord, s'agissant d'un trafic de cabotage inter-régional, la commission recommande que la desserte soit assurée par la coordination des dessertes TER existantes assurées par les deux futures grandes régions concernées (Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes et Auvergne – Rhône-Alpes).

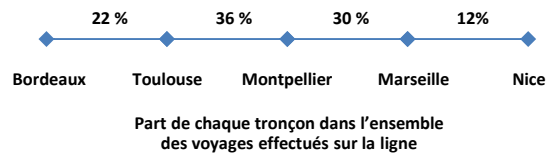
Bordeaux – Marseille – Nice

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à très fort trafic ;
- Plus de 500 voyages par train, dont une centaine de passe-Marseille ; près de 250 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Quatre OD principales : Bordeaux - Toulouse, Toulouse - Marseille, Marseille - Montpellier, Toulouse - Montpellier (entre 4 et 6 % des voyages chacune) ;
- Trafic de cabotage de longue distance : parcours moyen : plus de 300 km ;



- Desserte compétitive reliant plusieurs bassins de population de taille importante, mais contrainte par les temps de parcours sur la ligne.

Infrastructure

- Ligne à double voie électrifiée ;
- 1 section à 200 km/h entre Tarascon et Miramas sinon vitesse globalement comprise entre 130 et 160 km/h ;
- CPER 2015-2020 (projet) : nœud de Bordeaux ; nœud ferroviaire toulousain ; accessibilité PMR à Sète ; amélioration du fonctionnement du doublet de lignes entre les nœuds de Nîmes et de Montpellier.

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives électriques.

Proposition d'évolution

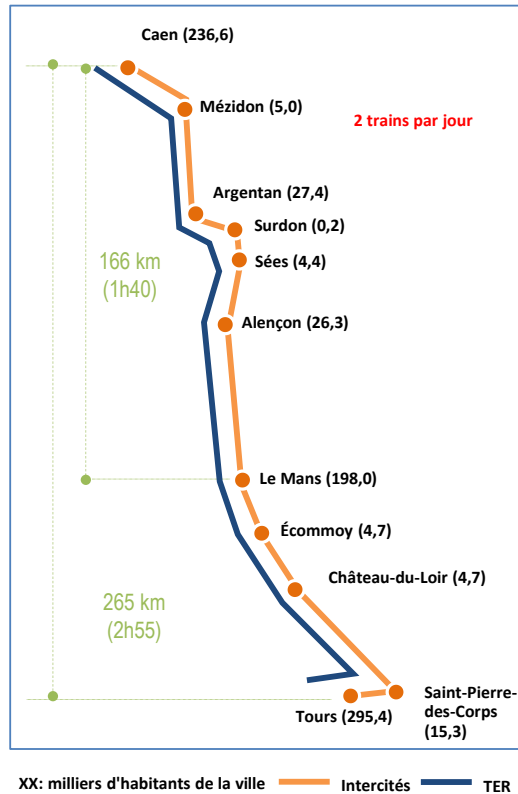
L'impossibilité de mettre en place des dessertes rapides (vitesse commerciale de l'ordre de 140 km/h) entre les 5 grandes métropoles régionales (Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Nice) du fait du très grand nombre de circulations voyageurs et fret toutes entreprises ferroviaires confondues, renforcée par la forte hétérogénéité des missions entre TGV, Intercités, TER inter-ville et TER à desserte fine, très consommatrice de sillons, conduit la commission, après analyse des flux de la ligne, à préconiser :

- La mise en place d'un sillon unique TET entre Bordeaux et Marseille comportant la desserte de 8 gares intermédiaires : Agen, Montauban, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Montpellier, Nîmes ;

- Le maintien de la commercialisation intégrant la garantie de place assise et la tarification flexible ;
- L'adaptation des fréquences :
 - doublement sur Toulouse-Marseille : 12 tpj (trains par jour) ;
 - augmentation sur le prolongement Bordeaux-Toulouse : 9 tpj ;
 - prolongement Marseille-Nice : reprise en correspondance à Marseille du fait de la desserte très abondante TER et TGV ;
- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - renouvellement du matériel roulant : automotrices électriques à haut niveau de confort.

Caen – Le Mans – Tours

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à faible trafic ;
- Environ 160 voyages par train – environ 100 voyageurs en occupation moyenne ; environ 30 voyageurs font le « passe-Le Mans », 20 voyageurs prennent la correspondance TGV au Mans, une quinzaine à Saint-Pierre-des-Corps ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Trafic de cabotage de courte distance - Parcours moyen : environ 160 km ;
- Desserte peu compétitive au regard de la faiblesse des flux de voyageurs sur cette ligne et de l'existence d'une desserte autoroutière proposant de meilleurs temps de parcours ;
- 3 trains régionaux permettent de relier Caen à Tours (1 en direct et 2 en correspondance), et présentent un taux d'occupation inférieur à 50%.

Infrastructure

- Ligne à double voie non électrifiée ;
- Vitesse limite : globalement entre 130 et 160 km/h ;
- De Mézidon à Vignats et de Surdon au Mans, infrastructure classée dans les groupes UIC 7 - 8 AV selon les sections ;
- Quelques ralentissements en Indre-et-Loire ;
- CPER 2015-2020 (projet) : pas d'investissements importants envisagés à ce jour.

Matériel roulant

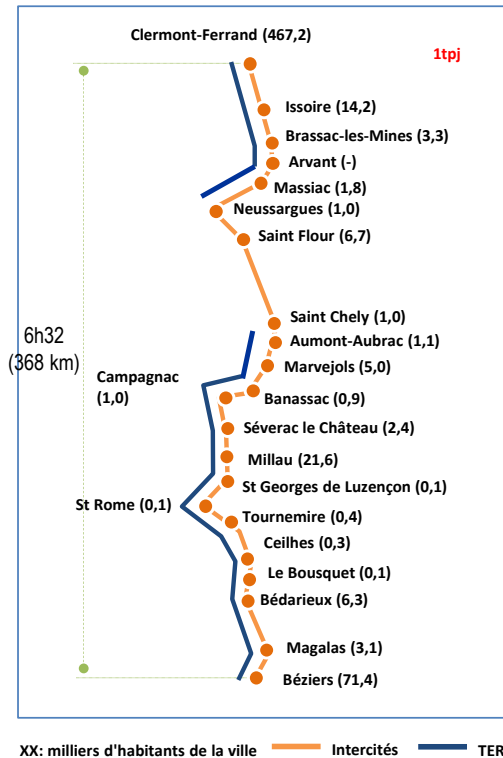
- Automoteurs TER X 72500 en location.

Proposition d'évolution

L'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser une reprise du trafic par les futures grandes régions Normandie, Pays-de-la-Loire et Centre-Val-de-Loire, sans besoin d'ajout de trains régionaux, et la coordination des dessertes TER pour les flux inter-régionaux. Un autocar de bout-en-bout effectuant un arrêt au Mans pourrait compléter cette desserte TER.

Clermont-Ferrand – Béziers (Aubrac)

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à faible trafic ;
- Moins de 70 voyages par train, dont 8 avec correspondance à Clermont-Ferrand en direction de Paris – 50 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Trafic de cabotage (premières OD : Millau-Saint-Georges-de-Luzençon et Clermont-Ferrand-Issoire : un septième des voyages chacune) ;
- Cabotage de moyenne distance - Parcours moyen : plus de 200 km.
- Desserte peu compétitive au regard de la faiblesse des flux de voyageurs sur cette ligne et de l'existence d'une desserte autoroutière proposant de meilleurs temps de parcours ;
- Les activités TER ayant déjà opéré de nombreux transferts sur route, la desserte TET Clermont-Ferrand-Béziers constitue la dernière desserte voyageurs sur le tronçon Neussargues-Saint-Chély-d'Apcher.

Infrastructure

- Ligne à voie unique d'Arvant à Béziers, électrifiée de Neussargues à Béziers ;
- A part quelques sections aptes à des vitesses comprises entre 100 et 140 km/h, la majeure partie de la ligne est circulaire à des vitesses comprises entre 50 et 90 km/h ;
- D'Issoire à Béziers, la ligne est intégralement classée dans les catégories UIC 7 – 8 – 9 AV ;
- 74 km de ligne présentent des ralentissements entre Neussargues et Millau (159 km, soit 47 % de la section) ; d'autres ralentissements pourraient intervenir d'ici 3 ans entre Bédarieux et Millau ;
- Les travaux de stabilisation en l'état de la ligne sur la période 2015 - 2020, d'un montant total d'environ 30 M€, ne semblent pas prévus à ce stade. Par ailleurs, ces travaux sont estimés à près de 90 M€ pour la période 2020-2025.

Matériel roulant

- Automoteurs X 73500 TER en location.

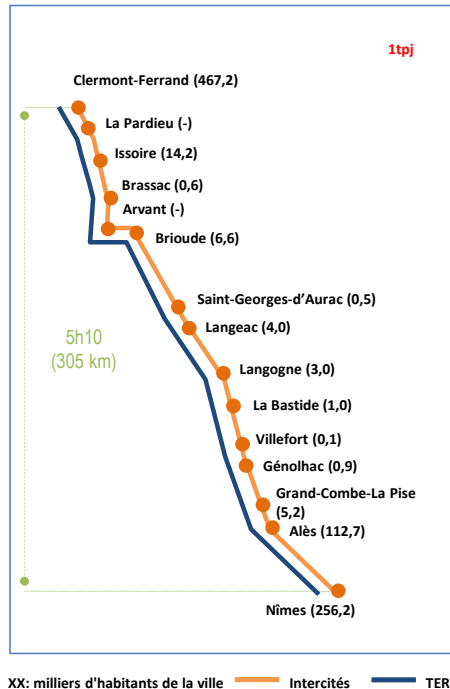
Proposition d'évolution

- Compte tenu de la présence de l'autoroute Clermont-Ferrand-Béziers/Montpellier, l'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser un transfert sur autocar qui peut constituer l'opportunité de proposer des dessertes plus rapides, plus nombreuses et adaptées aux flux (tout en ayant un coût moindre) et de desservir au choix soit Béziers soit Montpellier ;

- La politique de desserte pourrait se concentrer sur Massiac, Saint-Flour, Saint-Chély-d'Apcher, Marvejols et Millau ;
- Reprise du trafic de cabotage de la ligne par les futures régions Auvergne-Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées ;
- par cohérence du point de vue de l'exploitation, la commission recommande également que les offres TER et autocars TET soient regroupées dans un deuxième temps sous une gouvernance inter-régionale unique, avec accompagnement financier de la part de l'Etat ;
- La commission précise enfin que la pérennité de l'infrastructure pour la desserte fret de Saint-Chély-d'Apcher devra être garantie, au titre des enjeux industriels, ce qui nécessitera la poursuite des opérations de maintenance.

Clermont-Ferrand – Nîmes (Cévenol)

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à faible trafic ;
- Un peu plus de 110 voyages par train, dont 4 avec correspondance à Clermont-Ferrand en direction de Paris – 55 voyageurs en occupation moyenne) ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Trafic de cabotage de courte distance (premières OD : Nîmes-Alès, près d'un quart des voyages, et Clermont-Ferrand-Issoire : près d'un dixième) ;
- Parcours moyen : moins de 130 km.
- Desserte peu compétitive au regard des faibles flux mais pertinence de l'offre ferroviaire, du fait notamment de l'absence d'infrastructure routière performante.

Infrastructure

- Ligne à voie unique d'Arvant à Alès, non électrifiée ;
- A part quelques sections aptes à des vitesses comprises entre 100 et 140 km/h entre Clermont-Ferrand et Arvant et entre Alès et Nîmes, la majeure partie de la ligne est circulaire à des vitesses comprises entre 40 et 90 km/h ;
- D'Issoire à Nîmes, la ligne est intégralement classée dans les catégories UIC 7 – 8 – 9 AV ;
- Ligne comportant de très nombreux ouvrages d'art, dont de multiples tunnels (d'où l'appellation « Ligne aux cent tunnels ») ;
- 54 km de ligne présentent des ralentissements entre Monistrol d'Allier et Alès (130 km, soit 42 % de la section) ;
- Les travaux de stabilisation en l'état de la ligne, d'un montant d'environ 46 M€, devraient être financés dans le cadre du CPER 2015-2020 sur le territoire des régions Auvergne et Languedoc-Roussillon. Ceux pour la période 2020-2025 sont estimés à ce jour entre 70 et 90 M€.

Matériel roulant

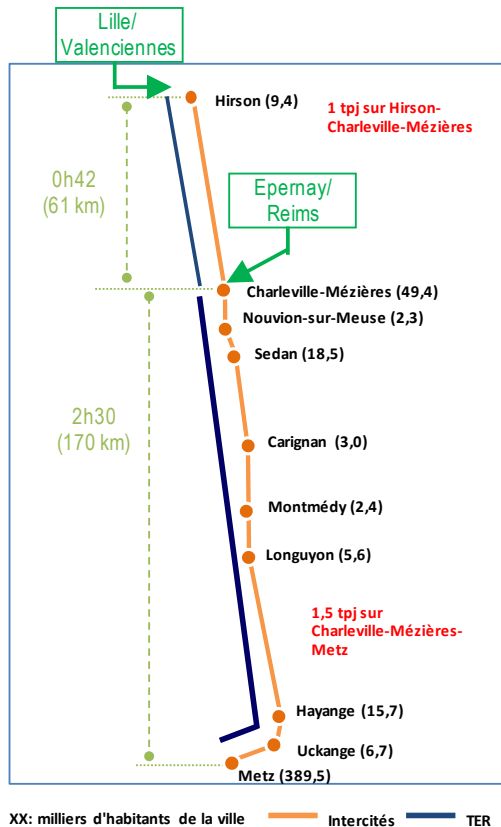
- Rames Corail tractées par des locomotives thermiques.

Proposition d'évolution

Le manque d'alternative routière crédible et le potentiel touristique de la ligne conduisent la commission à préconiser le regroupement de l'aller-retour TET et des deux allers-retours TER sous la gouvernance inter-régionale afin d'optimiser les ressources utilisées entre Clermont-Ferrand et Nîmes.

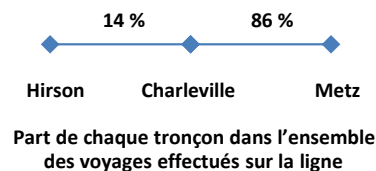
Hirson – Charleville-Mézières – Metz

Schéma de la ligne



Données générales

- Desserte divisée en deux parties disjointes : Hirson-Charleville-Mézières, prolongée TER avec la même rame jusqu'à Valenciennes et Lille ; Metz-Charleville-Mézières, prolongée TER avec la même rame jusqu'à Reims et Epernay ;
- Ligne à faible trafic ;
- Environ 8 voyages par train sur la section Hirson-Charleville et 32 sur la section Charleville-Metz ;
- Trafic de cabotage (premières OD : Charleville-Sedan = 13 voyageurs par train ; Charleville-Lille = 5 voyageurs par train ; Charleville-Metz = 3 voyageurs par train) ;



- Desserte peu compétitive au regard des faibles flux mais pertinence de l'offre ferroviaire, du fait notamment de l'absence d'infrastructure autoroutière performante.

Infrastructure

- Ligne à double voie électrifiée ;
- A part la section Hagondange-Uckange (entre Metz et Thionville) circulaire à 160 km/h, la vitesse limite est comprise entre 90 et 120 km/h ;
- CPER 2015-2020 (projet) : amélioration de la capacité du nœud de Metz.

Matériel roulant

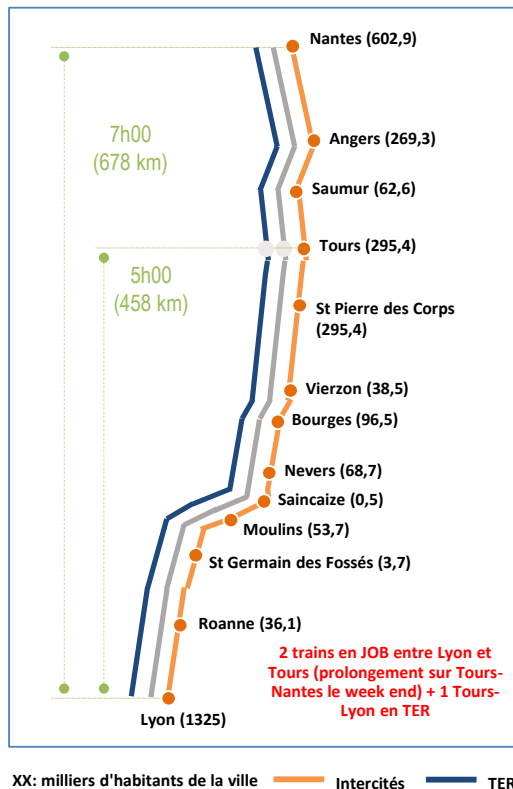
- Automotrices bimodes TER en location.

Proposition d'évolution

L'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser une reprise du trafic par les futures régions Nord-Pas-de-Calais-Picardie et Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine, sans besoin d'ajout de trains régionaux.

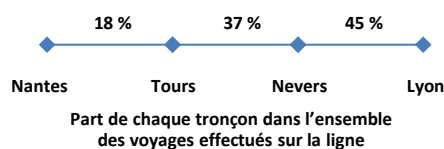
Nantes – Tours – Lyon

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à trafic moyen ;
- Près de 200 voyages par train – près de 150 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Trafic de cabotage de longue distance - Parcours moyen : près de 330 km ;



- Desserte compétitive au regard des importants bassins desservis, malgré des contraintes de temps liées aux modalités de l'exploitation actuelle ;
- Desserte Tours-Lyon complétée par un aller-retour TER.

Infrastructure

- Ligne à double voie, électrifiée de Nantes à Saint-Germain-des-Fossés ;
- Vitesse limite : principalement 160 km/h sur Nantes-Tours, avec 51 km à 200 km/h entre Nantes et Angers, 140/160 km/h sur Tours-Vierzon, 130/160 km/h sur Vierzon-Nevers, 3 tronçons totalisant 64 km à 200 km/h sur Nevers-Saint-Germain-des-Fossés sinon 160 km/h, 90/140 km/h entre Saint-Germain-des-Fossés et Lyon ;
- CPER 2015-2020 (projet) : accessibilité de la gare de Nantes ; capacité de la gare d'Angers; traitement du nœud ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps; mise en accessibilité de la gare de Vierzon ; travaux du Cœur du Nœud Ferroviaire Lyonnais.

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives électriques de Nantes à Nevers, thermiques de Nevers à Lyon.

Proposition d'évolution

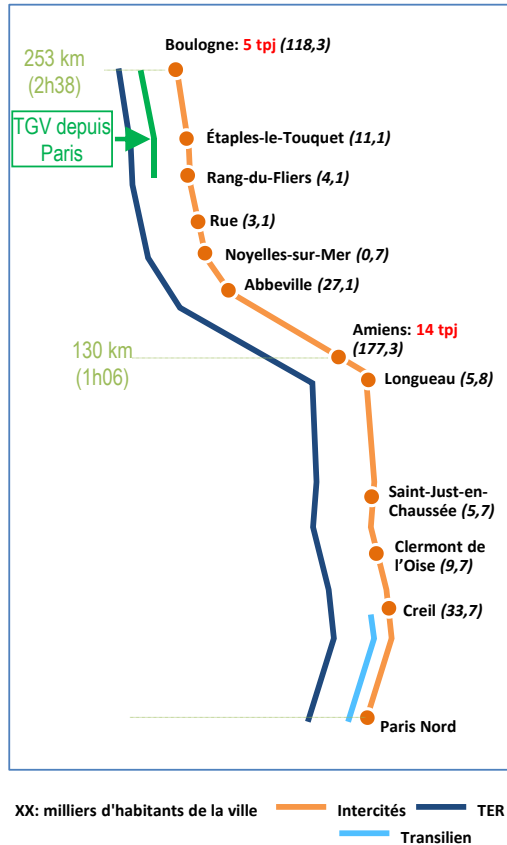
L'analyse des flux de la ligne et de son potentiel (taille des agglomérations desservies) conduisent la commission à préconiser :

- Le doublement des fréquences : Nantes-Lyon : 4 tpj (trains par jour) ;
- La desserte des gares de : Nantes, Angers, Tours, Vierzon, Bourges, Nevers, Moulins, Roanne et Lyon ;

- La mise en place d'une commercialisation intégrant la garantie de place assise et la tarification flexible ;
- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - renouvellement du matériel roulant : automoteurs bi-modes (commande en cours).

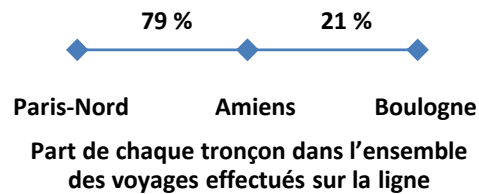
Paris – Amiens – Boulogne-sur-Mer

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à très fort trafic ;
- Plus de 300 voyages par train – plus de 220 voyageurs en occupation moyenne ;
- Fort volume de déplacements « abonnés » ;
- O-D dimensionnante très marquée : Paris-Amiens/Longueau (près de 50 % des voyages) ;
- Parcours moyen : environ 130 km ;



- Desserte ferroviaire compétitive par rapport aux alternatives de transport et avec des flux massifs de voyageurs, mais tronçon terminal Amiens-Boulogne-sur-Mer présentant des taux d'occupation faibles ;
- Forte imbrication des offres Intercités et TER.

Infrastructure

- Ligne à double voie, électrifiée de Paris à Amiens et de Rang-du-Fliers à Boulogne-sur-Mer, thermique entre les deux, nécessitant un changement de locomotive à Amiens, coûteux en temps ;
- Vitesse limite principalement de 160 km/h de Paris à Amiens, de 140 km/h d'Amiens à Boulogne-sur-Mer ;
- CPER 2015-2020 (projet) : aménagements divers de la gare de Creil ; dépassements sur la section Creil-Amiens ; électrification Amiens-Rang-du-Fliers.

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives électriques de Paris à Amiens, thermiques d'Amiens à Boulogne-sur-Mer ;
- Depuis décembre 2014, 3 rames Régiolis louées à TER Basse-Normandie sur 2 allers-retours Paris-Boulogne-sur-Mer.

Proposition d'évolution

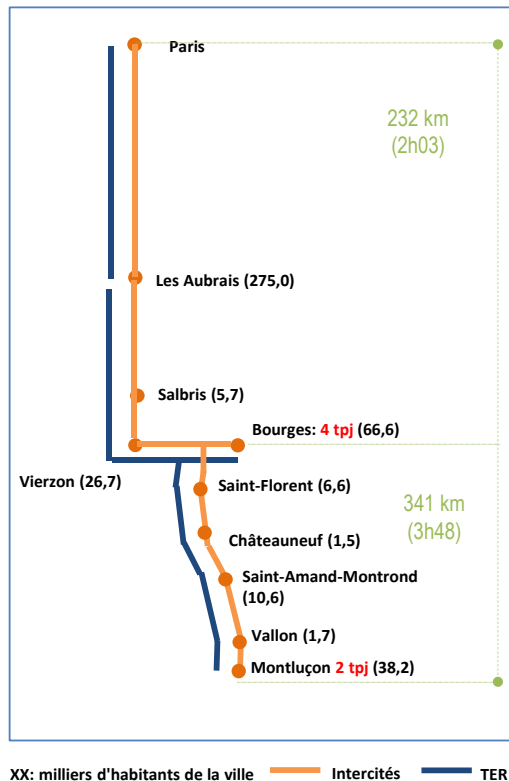
L'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser :

- L'adaptation des fréquences :
 - augmentation sur le tronçon dominant Paris-Amiens : 16 tpj (trains par jour) ;
 - diminution sur le prolongement Amiens-Boulogne-sur-Mer : 3 tpj ;

- la desserte des gares suivantes :
 - politique d'arrêts maintenue entre Paris et Amiens : Creil, Clermont-de-l'Oise, Saint-Just-en-Chaussée, Longueau ;
 - entre Amiens et Boulogne : Abbeville, Noyelles, Etaples ;
- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - renouvellement du matériel roulant :
 - pour les dessertes limitées à Paris-Amiens : en mutualisation avec Paris-Maubeuge, automotrices électriques à deux niveaux, avec possibilité d'exploiter en UM ;
 - pour les dessertes Paris-Amiens-Boulogne-sur-Mer : automoteurs bi-modes (commande en cours), en UM3 de Paris à Amiens, en US d'Amiens à Boulogne-sur-Mer.

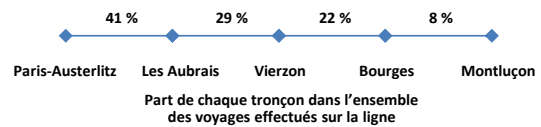
Paris – Bourges – Montluçon

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à trafic moyen ;
- Près de 300 voyages par train – environ 210 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- O-D principales : Paris-Les Aubrais et Paris-Bourges (près de 30 % des voyages chacune) ;
- Parcours moyen : près de 190 km ;



- Desserte ferroviaire compétitive par rapport aux alternatives de transport, mais tronçon terminal Bourges-Montluçon présentant des taux d'occupation très faibles.

Infrastructure

- Ligne à double voie de Paris à Saint-Florent-sur-Cher, puis à voie unique jusqu'à Montluçon, électrifiée de Paris à Bourges, thermique de Bourges à Montluçon, nécessitant pour les trains directs un changement de locomotive à Bourges, coûteux en temps : le rebroussement à Bourges se traduit par un allongement de 30 minutes du temps de parcours Paris-Montluçon, alors que le meilleur temps, 3h02, est réalisé avec une correspondance à Vierzon) ;
- Vitesse limite principalement de 200 km/h d'Etampes à Vierzon (hors la traversée des Aubrais) et de 160 km/h de Vierzon à Bourges, de 110 à 140 km/h entre Bourges et Montluçon ;
- De Bourges à Montluçon, ligne classée dans les groupes UIC 7 et 8 AV selon les tronçons ;
- Pour la période 2015-2020, les travaux de stabilisation en l'état de la ligne, d'un montant d'environ 5 M€ sur le territoire de la région Centre, devraient être financés dans le cadre du CPER (à défaut, 9 km de ralentissement seraient mis en place). Pour la période 2020-2025, les travaux de stabilisation pour l'ensemble de la section sont estimés à ce jour à 10 M€.

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives électriques de Paris à Bourges et thermiques de Bourges à Montluçon.

Proposition d'évolution

L'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser :

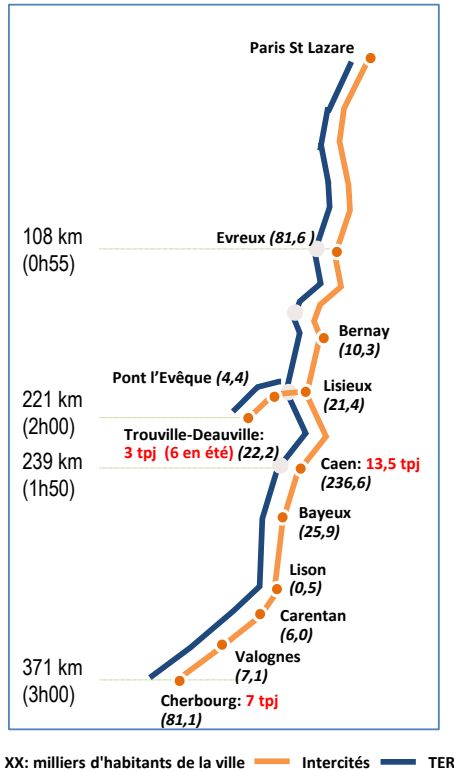
- L'adaptation des fréquences :

- augmentation sur Paris-Bourges : 7 tpj (trains par jour)²⁷ ;
- Reprise du trafic Vierzon/Bourges-Montluçon par les TER existants en correspondance à Vierzon avec les dessertes TET Paris-Vierzon (Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Vierzon-Bourges). Cette préconisation permet de réduire le temps de trajet de 30 minutes par rapport aux trains directs actuels devant passer par Bourges ;
- La desserte des gares de : Paris, Les Aubrais, Vierzon, Bourges ;
- Ces mesures s'accompagnent du redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - renouvellement du matériel roulant : automotrices électriques à deux niveaux, aptes à la vitesse de 200 km/h, avec possibilité d'exploiter en UM sur une partie du parcours, et en US au-delà.

²⁷ Le nombre de 7 allers-retours est obtenu par l'utilisation maximum du matériel roulant mis en exploitation sur cette desserte.

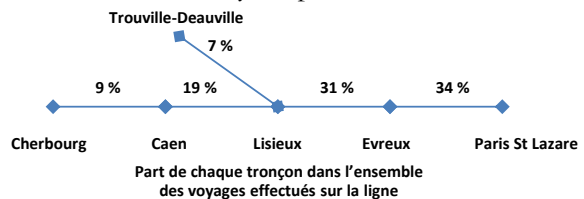
Paris – Caen – Cherbourg / Trouville

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à très fort trafic
- Près de 400 voyages par train – près de 290 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- O-D dimensionnante très marquée : Paris-Caen (plus d'un quart des voyages) ;
- Parcours moyen : plus de 200 km ;



- Desserte compétitive au regard du potentiel professionnel et privé-loisirs, du besoin de desserte des villes intermédiaires traversées et des alternatives existantes.

Infrastructure

- Ligne à double voie électrifiée ;
- 3 sections à 200 km/h sinon vitesse globalement comprise entre 130 et 160 km/h de Mantes à Cherbourg ;
- CPER 2015-2020 (projet) : mise en accessibilité des gares Paris-Caen-Cherbourg ; amélioration de l'exploitabilité Paris-Caen ; gare de Caen.

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives électriques ;
- Longueur des trains limités par les quais de Paris-Saint-Lazare.

Proposition d'évolution

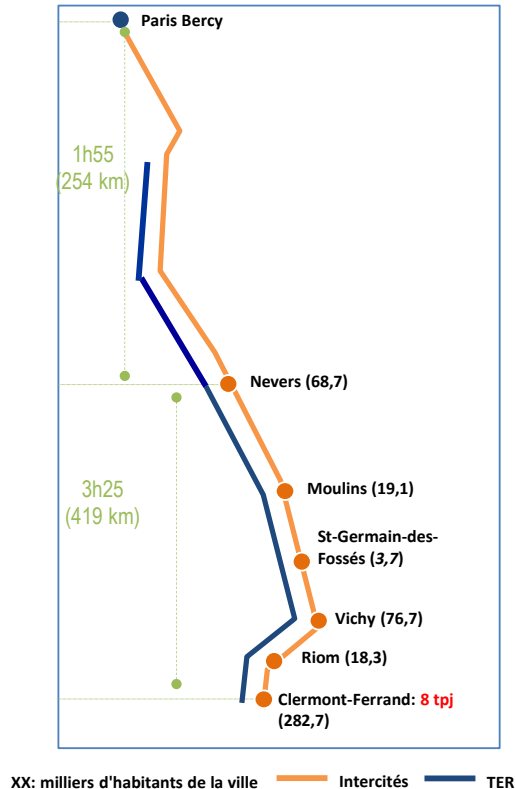
L'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser :

- L'adaptation des fréquences :
 - augmentation sur le tronçon dominant Paris-Caen : 17 tpj (trains par jour) ;
 - maintien de la desserte actuelle sur Paris-Trouville-Deauville : 3 tpj et 6 tpj en pointe hebdomadaire de saison haute l'été ;
 - sur le prolongement Caen-Cherbourg : 6 tpj ;
- Le maintien de la politique d'arrêts actuelle ;
- La mise en place d'une commercialisation intégrant la garantie de place assise et la tarification flexible ;

- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - renouvellement du matériel roulant : automotrices électriques à haut niveau de confort, avec possibilité d'exploiter en UM jusqu'à Caen et en US au-delà.

Paris – Clermont-Ferrand

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à fort trafic ;
- Près de 350 voyages par train – près de 275 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- O-D dimensionnante très marquée : Paris-Clermont-Ferrand (plus d'un tiers des voyages) ;
- Parcours moyen : près de 350 km ;
- Desserte compétitive au regard du potentiel professionnel et privé-loisirs, du besoin de desserte des villes intermédiaires traversées et des alternatives existantes.

Infrastructure

- Ligne à double voie électrifiée ;
- 3 sections à 200 km/h totalisant 64 km sinon vitesse majoritairement de 160 km/h hors la zone de Vichy-Randan ;
- CPER 2015-2020 (projet) : modernisation de Clermont-Ferrand-Paris – tranche C; modernisation du nœud de Clermont-Ferrand.

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives électriques.

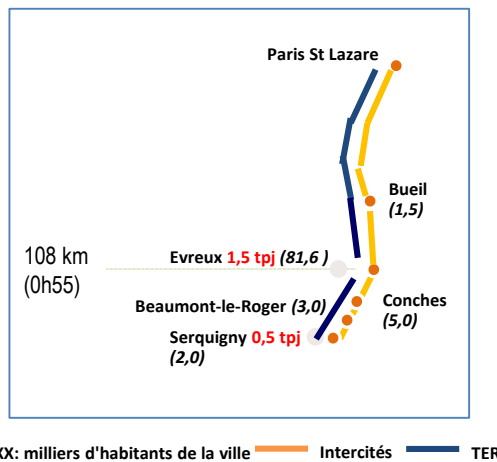
Proposition d'évolution

L'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser :

- L'augmentation des fréquences de la desserte Paris-Clermont-Ferrand : 12 tpj (trains par jour) ;
 - Dans ce volume, maintien de l'aller-retour direct « Le Volcan » ;
- Hors le train direct « Le Volcan », la desserte des gares de : Paris, Nevers, Moulins, Vichy, Riom, Clermont-Ferrand ;
- Le maintien de la commercialisation intégrant la garantie de place assise et la tarification flexible ;
- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - renouvellement du matériel roulant : automotrices électriques à haut niveau de confort, avec possibilité d'exploiter en UM ou en US.

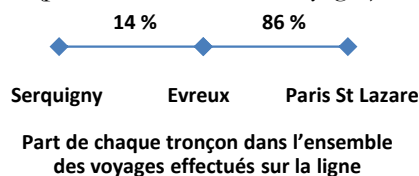
Paris – Evreux – Serquigny

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à faible trafic ;
- Moins de 70 voyages par train ;
- Fort volume de déplacements « Abonnés » ;
- O-D dimensionnante très marquée : Paris-Evreux (plus de la moitié des voyages) ;



- Desserte marginale (1,5 aller-retour par jour) en comparaison de l'offre TER sur la même ligne (9 allers-retours).

Infrastructure

- Ligne à double voie électrifiée.

Matériel roulant

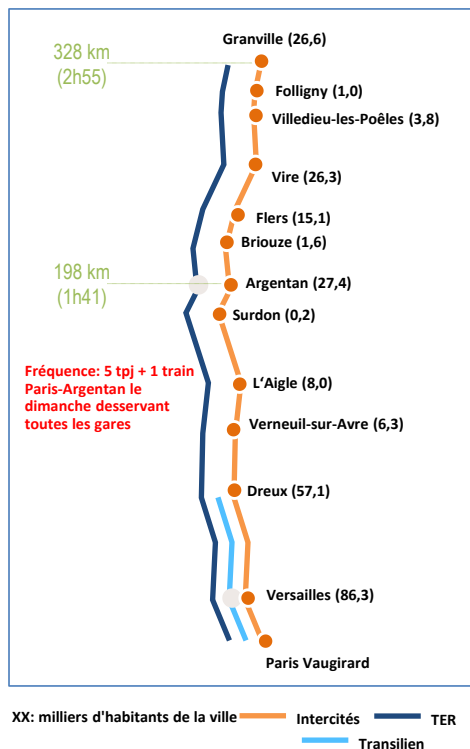
- Voitures à 2 niveaux (VO2N) en location.

Proposition d'évolution

L'analyse des flux de la ligne et la forte prépondérance de la desserte TER conduisent la commission à préconiser un transfert de la ligne à l'activité régionale.

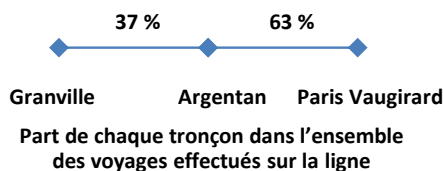
Paris – Granville

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à trafic moyen ;
- Environ 210 voyages par train – environ 150 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Première OD : Paris-Granville (près de 20 % des voyages) ;
- Parcours moyen : environ 150 km ;



- Desserte compétitive au regard de son potentiel touristique et de la faiblesse des alternatives existantes.

Infrastructure

- Ligne comportant de nombreux tronçons de voie unique d'Argentan à Granville (82 kilomètres sur les 131 kilomètres de la section) ; ligne électrifiée de Paris à Dreux ;
- Vitesse globalement comprise entre 140 et 160 km/h ;
- De Dreux à Surdon et d'Argentan à Granville, ligne classée dans les groupes UIC 7 - 8 AV selon les tronçons ;
- 19 M€ de travaux de voie entre Dreux et Surdon (en cours) ; 15 M€ programmés en 2018 entre Argentan et Flers (financés dans le cadre du CPER 2015-2020) ;
- Autres opérations du CPER 2015-2020 (projet) : électrification de l'atelier de Granville ; mise en accessibilité des gares ; étude desserte Mont-St-Michel via Paris-Granville.

Matériel roulant

- Automoteurs X 72500, remplacés progressivement par des automoteurs Régiolis TER en location.

Proposition d'évolution

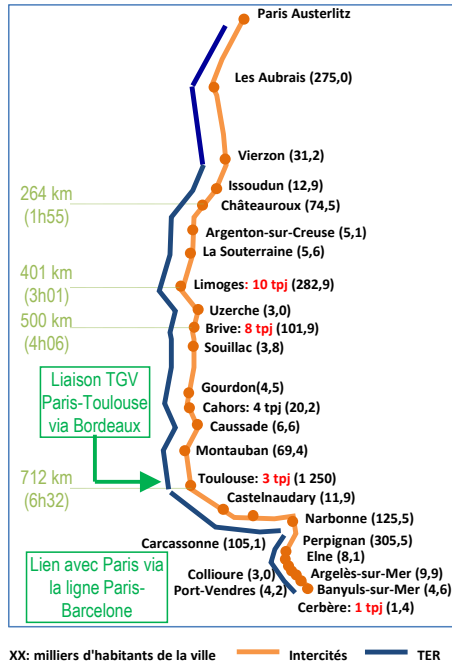
L'analyse des flux et du potentiel touristique de la ligne conduit la commission à préconiser²⁸ :

- L'adaptation des fréquences : Paris-Granville : 4 tpj (trains par jour) ;
- La desserte des gares de : Granville, Villedieu-les-Poêles, Vire, Flers, Argentan, L'Aigle, Dreux, Versailles (en pointe hebdomadaire) et Paris ;
- La mise en place d'une commercialisation intégrant la garantie de place assise et la tarification flexible ;
- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant : refonte des horaires et optimisation du parc d'automoteurs.

²⁸ Sous réserve d'un accord du conseil régional (protocole liant l'Etat et la région).

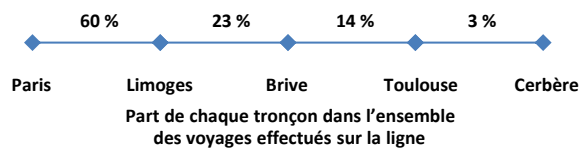
Paris – Limoges – Toulouse (Palito)

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à très fort trafic ;
- Plus de 360 voyages par train – plus de 230 voyageurs en occupation moyenne) ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- O-D dimensionnante très marquée : Paris-Limoges (plus d'un cinquième des voyages) ;
- Parcours moyen : plus de 350 km ;



- Desserte compétitive au regard du potentiel professionnel et privé-loisirs, du besoin de desserte des villes intermédiaires traversées et des alternatives existantes.

Infrastructure

- Ligne à double voie électrifiée ;
- 1 longue section à 200 km/h d'Etampes à Vierzon (hors la traversée des Aubrais), vitesse autour de 110 km/h de St Sulpice à Caussade, majoritairement de 160 km/h sur les autres sections ;
- CPER 2015-2020 (projet) : traitement du nœud ferroviaire d'Orléans; mise en accessibilité de la gare de Vierzon; IPCS Toury-Cercottes, nord de Limoges, Lalbenque/Caussade et Thérizac/Brive ; modernisation du nœud ferroviaire toulousain ;

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives électriques ;

Proposition d'évolution

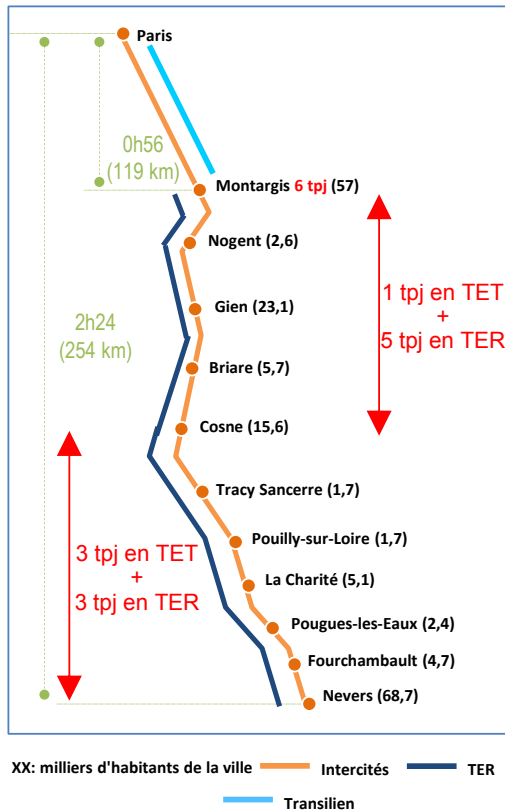
L'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser :

- Une desserte Paris-Limoges-Toulouse avec adaptation des fréquences :
 - Augmentation sur Paris-Limoges : 13 tpj (trains par jour) ;
 - Prolongement Limoges-Brive : 4 tpj ;
 - Prolongement Brive-Cahors-Toulouse : 3 tpj ;
 - Prolongement Toulouse-Cerbère : mise en correspondance à Toulouse avec réaménagement nécessaire de celle-ci avec la desserte TET Bordeaux-Marseille et les dessertes TER de la future région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées ;
- La desserte des gares suivantes :
 - entre Paris et Limoges : Les Aubrais, Vierzon, Châteauroux, et La Souterraine/Issoudun (24 arrêts cumulés par jour vs 14 arrêts cumulés aujourd'hui) ;
 - sans arrêt entre Limoges et Brive ;

- entre Brive et Toulouse : Souillac, Gourdon, Cahors, Montauban ;
- Le maintien de la commercialisation intégrant la garantie de place assise et la tarification flexible ;
- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - renouvellement du matériel roulant : automotrices électriques à haut niveau de confort, avec possibilité d'exploiter en UM jusqu'à Limoges et en US au-delà.

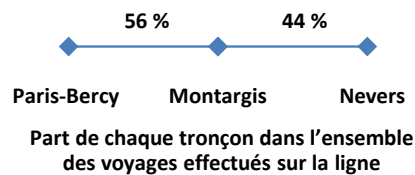
Paris – Montargis – Nevers

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à trafic moyen ;
- Environ 130 voyages par train ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- O-D dimensionnante marquée : Paris-Montargis (plus d'un quart des voyages) ;
- Parcours moyen : environ 200 km ;



- Desserte ferroviaire moins compétitive au regard des bassins de population desservis (analyse tenant compte également de leur distance à Paris), des alternatives de transport existantes (autres lignes TET, TER, Transilien) et de la qualité de l'infrastructure autoroutière ;
- Les TER Centre et Bourgogne opèrent déjà sur deux tronçons de la ligne TET : Montargis-Cosne et Cosne-Nevers.

Infrastructure

- Ligne à double voie électrifiée ;
- Vitesse limite principalement de 160 km/h, sauf de Nemours à Souppes-sur-Loing et à la sortie de Gien (140-150 km/h).

Matériel roulant

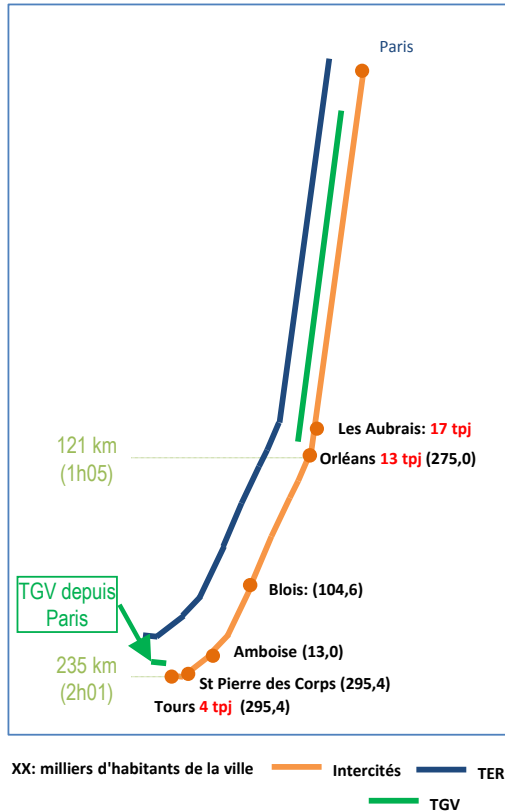
- Rames Corail tractées par des locomotives électriques.

Proposition d'évolution

L'analyse des flux de la ligne et la prise en charge déjà majoritaire de la desserte Montargis - Nevers par les activités TER conduisent la commission à préconiser la reprise du trafic de cette section de la ligne par les futures régions, en coordination interrégionale, et le transfert des trains Paris – Montargis à la région Centre – Val-de-Loire.

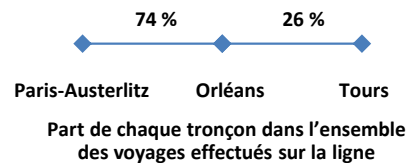
Paris – Orléans – Tours

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à très fort trafic ;
- Près de 320 voyages par train – près de 300 voyageurs en occupation moyenne ;
- Fort volume de déplacements « abonnés » ;
- OD dimensionnante très marquée : Paris-Orléans/Les Aubrais (près de 60 % des voyages) ;
- Parcours moyen : environ 140 km ;



- Desserte ferroviaire compétitive par rapport aux alternatives de transport et avec des flux massifs de voyageurs ;
- Desserte TER Orléans-Tours et Paris-Orléans.

Infrastructure

- Ligne à double voie électrifiée ;
- Vitesse limite principalement de 200 km/h d'Etampes à Saint-Pierre-des-Corps (hors les traversées des Aubrais et de Blois) ;
- CPER 2015-2020 (projet) : traitement du nœud ferroviaire d'Orléans ; traitement du nœud ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps ; IPCS Toury-Cercottes .

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives électriques.

Proposition d'évolution

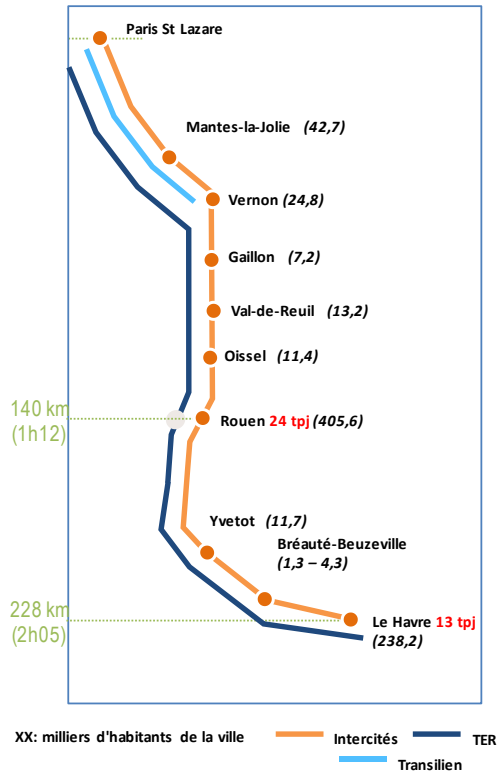
L'analyse des flux et des potentiels de la ligne conduit la commission à préconiser :

- L'augmentation des fréquences :
 - Tronçon dominant Paris-Les Aubrais : 22 tpj (trains par jour) ;
 - Prolongement Les Aubrais-Orléans : 14 tpj ;
 - Prolongement Les Aubrais-Tours : 8 tpj, soit un doublement ;
- Le maintien de la politique d'arrêts actuelle ;

- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - renouvellement du matériel roulant : automotrices électriques à deux niveaux, aptes à la vitesse de 200 km/h, avec possibilité d'exploiter en UM jusqu'aux Aubrais, et en US des Aubrais à Tours.

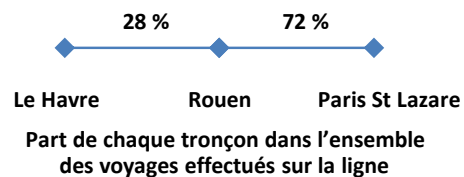
Paris – Rouen - Le Havre

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à très fort trafic ;
- Près de 700 voyages par train – près de 290 voyageurs en occupation moyenne ;
- Fort volume de déplacements « abonnés » ;
- O-D dimensionnante très marquée : Paris-Rouen (plus d'un tiers des voyages) ;
- Parcours moyen : environ 130 km ;



- Desserte ferroviaire compétitive par rapport aux alternatives de transport et avec des flux massifs de voyageurs, mais tronçon terminal Rouen-Le Havre présentant des taux d'occupation faibles.

Infrastructure

- Ligne à double voie ou plus, électrifiée de Paris au Havre ;
- Vitesse limite principalement de 160 km/h de Paris au Havre, sauf entre Rouen et les abords de Motteville (130-140 km/h) ;
- CPER 2015-2020 (projet) : tranchée couverte de Rouen et continuité du RFN.

Matériel roulant

- Automotrices TER 2N et rames de voitures V2N en location sur Paris-Rouen ;
- Rames Corail tractées par des locomotives électriques sur Paris-Le Havre.

Proposition d'évolution

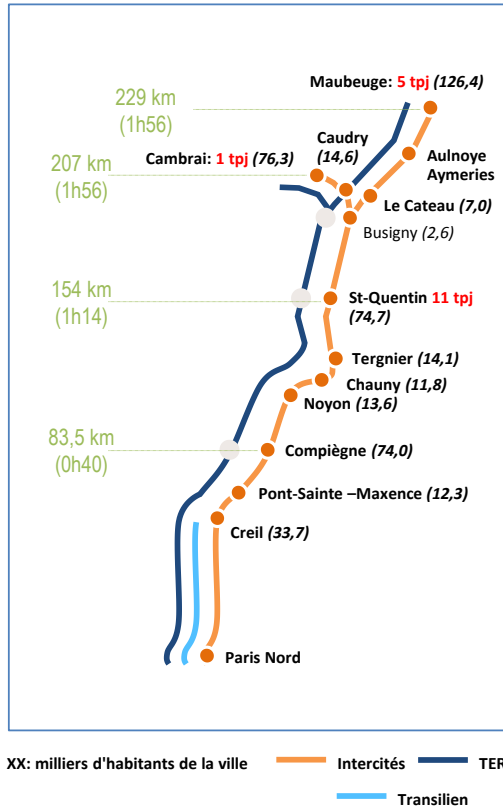
L'analyse des flux conduit la commission à préconiser :

- L'adaptation des fréquences :
 - Tronçon dominant Paris-Rouen : 22 tpj (trains par jour) ;
 - Prolongement Rouen-Le Havre : 11 tpj ;
- La desserte des gares suivantes :
 - politique d'arrêts maintenue entre Paris et Rouen ;
 - entre Rouen et Le Havre : Yvetot, Bréauté-Beuzeville ;

- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation de l'utilisation du parc de rames TER 2N ;
 - renouvellement du matériel roulant : automotrices électriques à deux niveaux, avec possibilité d'exploiter en UM jusqu'à Rouen et en US de Rouen au Havre.

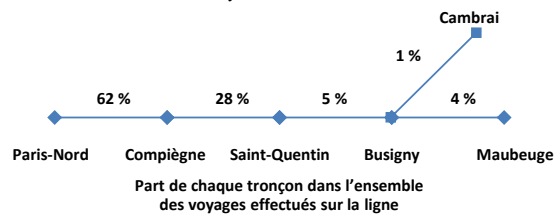
Paris – Saint-Quentin – Maubeuge / Cambrai

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à très fort trafic ;
- Près de 300 voyages par train – près de 175 voyageurs en occupation moyenne ;
- Fort volume de déplacements « abonnés » ;
- O-D dimensionnante très marquée : Paris-Compiègne (près de 40 % des voyages) ;
- Parcours moyen : environ 110 km ;



- Desserte ferroviaire compétitive par rapport aux alternatives de transport, mais tronçons terminaux Saint-Quentin-Maubeuge et Saint-Quentin-Cambrai présentant des taux d'occupation très faibles ;
- Forte imbrication entre les offres Intercités et TER.

Infrastructure

- Ligne à double voie électrifiée ;
- Vitesse limite principalement de 160 km/h de Paris à Maubeuge, de 110 km/h de Busigny à Cambrai ;
- CPER 2015-2020 (projet) : aménagements divers de la gare de Creil; gare de Compiègne .

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives électriques.

Proposition d'évolution

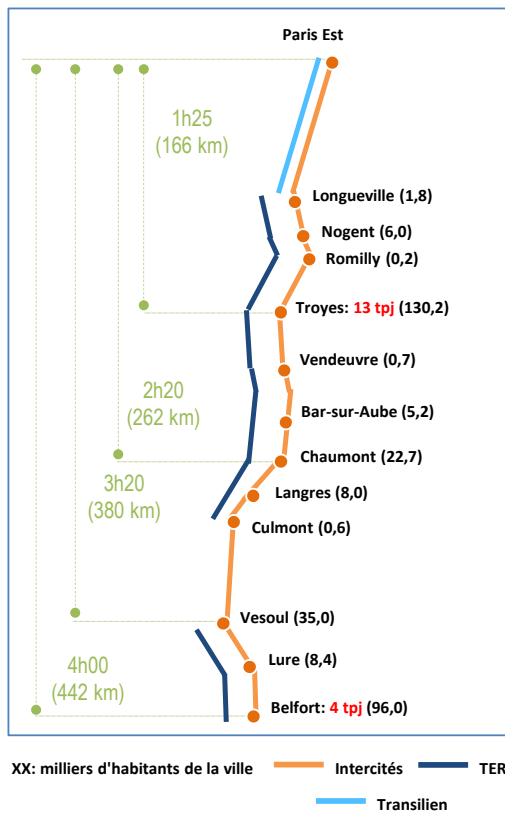
L'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser :

- L'adaptation des fréquences :
 - augmentation sur le tronçon dominant Paris-Saint-Quentin : 14 tpj (trains par jour) ;
 - prolongement Saint-Quentin-Maubeuge : 3 tpj ;
 - prolongement sur le tronçon Saint-Quentin-Cambrai : reprise du trafic par les dessertes TER permettant des correspondances à Douai avec TGV ou à Saint-Quentin ;
- La desserte des gares de : Paris, Compiègne, Noyon, Chauny, Saint-Quentin, Aulnoye-Aymeries, et Maubeuge ;

- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - renouvellement du matériel roulant : en mutualisation avec Paris-Amiens, automotrices électriques à deux niveaux, avec possibilité d'exploiter en UM jusqu'à Compiègne ou Saint-Quentin, et en US au-delà ;
- La commission suggère également la mise à l'étude du prolongement de la desserte Paris-Maubeuge jusqu'à Charleroi et Namur, en prenant en compte l'impact sur les caractéristiques du matériel roulant.

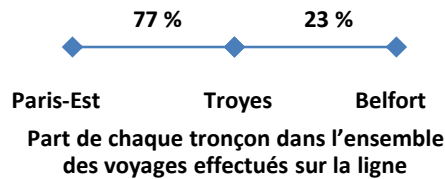
Paris – Troyes – Belfort

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à fort trafic ;
- Moins de 160 voyages par train – 140 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- O-D dimensionnante très marquée : Paris-Troyes (près de 40 % des voyages) ;
- Parcours moyen : près de 200 km ;



- Desserte ferroviaire moins compétitive au regard des bassins de population desservis (analyse tenant compte également de leur distance à Paris), des alternatives de transport existantes (concurrence modale – TGV - pour Vesoul, Lure et Belfort) et de la qualité de l'infrastructure autoroutière.

Infrastructure

- Ligne à double voie, électrifiée de Paris à Gretz, thermique de Gretz à Belfort ;
- Essentiellement 140 km/h jusqu'à Gretz ; à partir de Gretz, vitesse limite globalement comprise entre 130 et 160 km/h ;
- CPER 2015-2020 (projet) : première phase de l'électrification Paris-Troyes.

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives thermiques ;
- Automoteurs TER bimodes en location, pour les trains mixtes TET (Paris-Troyes) / TER (Troyes-Culmont-Chalindrey).

Proposition d'évolution

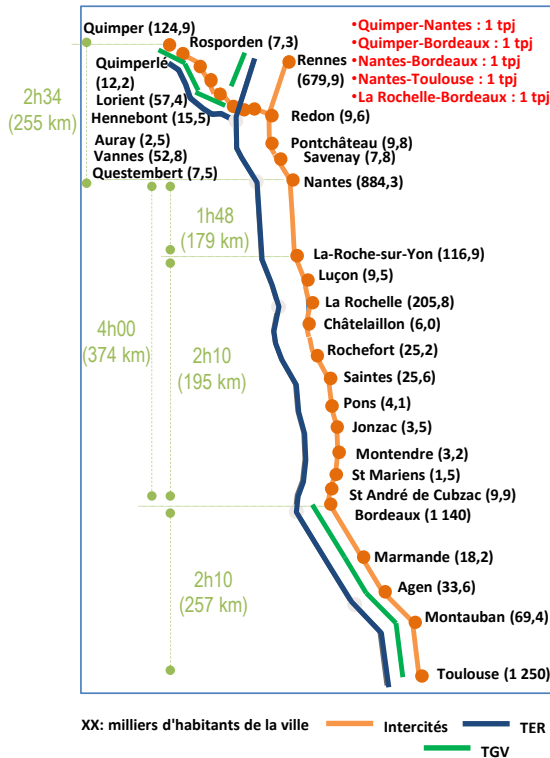
L'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser :

- L'adaptation des fréquences :
 - Un maintien sur le tronçon dominant Paris-Troyes : 13 tpj (trains par jour) ;
 - Sur le prolongement Troyes-Belfort : 2 tpj ;
- La desserte des gares suivantes :
 - entre Paris et Troyes : Nogent et Romilly ;
 - entre Troyes et Belfort : Chaumont et Vesoul ;

- Ces mesures s'accompagnent de la poursuite de la location de rames TER bimodes et d'un redimensionnement du parc de matériel roulant TET :
 - en situation intermédiaire : refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - renouvellement du matériel roulant : automoteurs bi-modes (commande en cours), avec possibilité d'exploiter en UM jusqu'à Troyes, et en US au-delà.

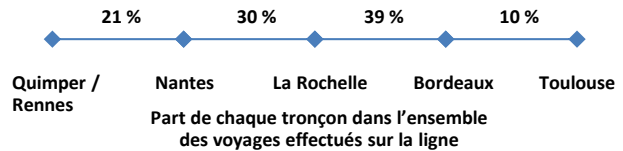
Quimper – Nantes – Bordeaux – Toulouse

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à fort trafic ;
- Plus de 360 voyages par train – plus de 210 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Pas d'OD dimensionnante – premières OD : Nantes-Bordeaux (5,5 % des voyages) ; La Rochelle-Bordeaux (4,5 % des voyages) ;
- Trafic de cabotage de moyenne distance : parcours moyen = environ 220 km ;



- Desserte moins compétitive du fait des fortes contraintes de temps de parcours liées à l'état de l'infrastructure, nécessitant d'importants investissements.

Infrastructure

- Ligne à double voie, électrifiée de Nantes à Quimper et Rennes et de Bordeaux à Toulouse, thermique entre les deux ;
- Vitesse globalement comprise entre 100 et 160 km/h, sauf ralentissement à 60 km/h sur 11 km entre La Roche-sur-Yon et Luçon ;
- De La Rochelle à Bordeaux, ligne classée dans les groupes UIC 7 et 8 AV selon les sections ;
- Voie particulièrement dégradée entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle, nécessitant la mise en place dès 2016 d'un ralentissement à 60 km/h sur 100 km (allongement des temps de parcours d'environ 50 mn) ; sur des travaux estimés globalement à 250 M€, les CPER 2015-2020 Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes prévoient 120 M€ pour une première phase d'opérations (régénération d'une voie et remplacement de la signalisation) ;
- Autres opérations prévues dans les CPER 2015-2020 (projet) : désaturation de la gare de Rennes ; accueil des voyageurs en gare de Rennes ; passage en vitesse en gare de Rennes ; accessibilité de la gare de Nantes ; modernisation de la signalisation entre La Rochelle et Saintes ; nœud de Bordeaux.

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives thermiques entre Bordeaux et Quimper/Rennes, électriques entre Bordeaux et Toulouse ;
- Automotrices TER bimodes en location pour l'aller-retour Quimper-Nantes.

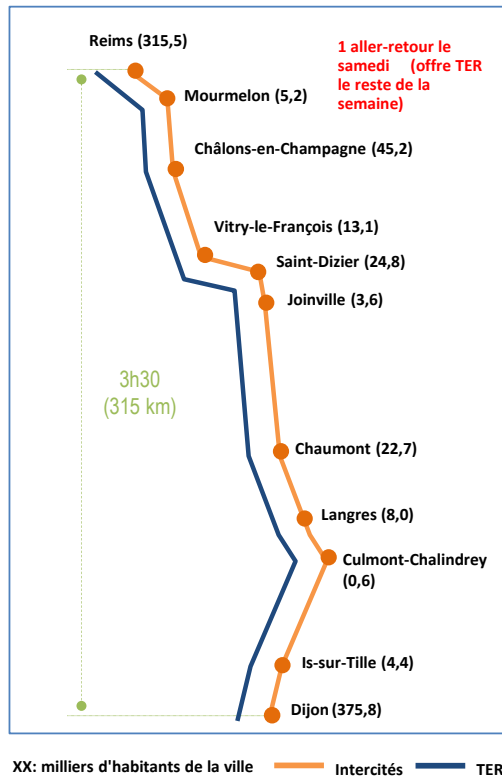
Proposition d'évolution

L'analyse des flux de la ligne et le montant des investissements programmés pour la remise en état de l'infrastructure conduisent la commission à préconiser :

- L'adaptation des fréquences à l'issue des travaux :
 - Rennes-Bordeaux : 4 tpj (trains par jour), soit une augmentation entre Nantes et Bordeaux et une création entre Rennes et Nantes ;
 - Reprise du trafic Bordeaux-Toulouse par la desserte TET Bordeaux-Marseille (voir cette fiche) ;
 - Reprise du trafic Quimper-Nantes par les TER existants avec mise en correspondance avec la desserte TET Rennes-Bordeaux ;
- La desserte des gares de : Rennes, Nantes, La Roche-sur-Yon, La Rochelle, Rochefort, Saintes, et Bordeaux ;
- Lors de la mise en service du nouveau matériel roulant, la mise en place d'une commercialisation intégrant la garantie de place assise et la tarification flexible ;
- Ces mesures s'accompagnent d'un redimensionnement du parc de matériel roulant :
 - en situation intermédiaire : pour prendre en compte les impacts dès 2016 de la dégradation de la voie (allongement des temps de parcours) : limitation à 3 allers-retours Nantes-Bordeaux et 1 aller-retour La Rochelle-Bordeaux, refonte des horaires et optimisation du parc de rames tractées et de locomotives ;
 - vision cible : renouvellement du matériel roulant : automoteurs bi-modes (commande en cours).

Reims – Dijon

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à faible trafic ;
- Environ 40 voyages par train ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Trafic de cabotage (premières OD : Reims-Châlons = 6 voyageurs par train ; Chaumont-Dijon = 5 voyageurs par train ; Reims-Dijon = 5 voyageurs par train) ;
- Desserte marginale (1 aller-retour uniquement le samedi) en comparaison de l'offre TER.

Infrastructure

- Ligne à double voie, électrifiée de Saint-Hilaire-au-Temple à Saint-Dizier et de Culmont-Chalindrey à Dijon, thermique pour les autres sections ;
- Vitesse comprise entre 120 et 160 km/h ;
- CPER 2015-2020 : nœud dijonnais.

Matériel roulant

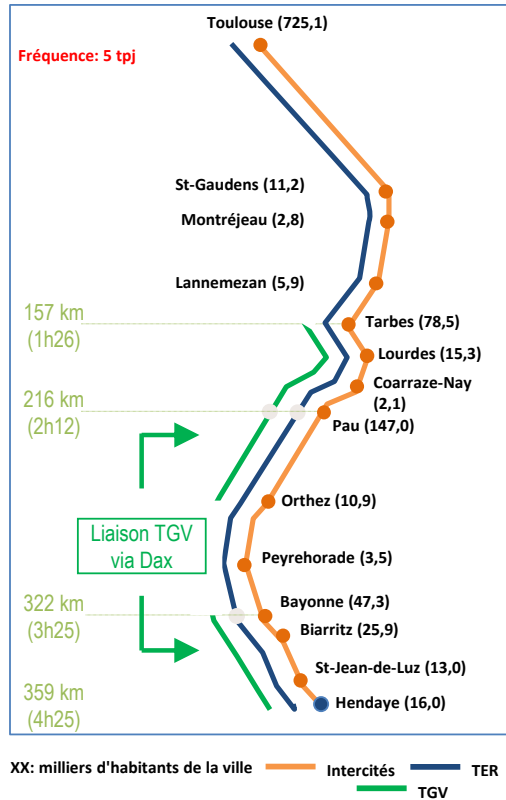
- Automoteurs bimodes TER en location.

Proposition d'évolution

L'analyse des flux et le besoin de remettre en cohérence la ligne conduisent la commission à préconiser la reprise du trafic par les dessertes TER.

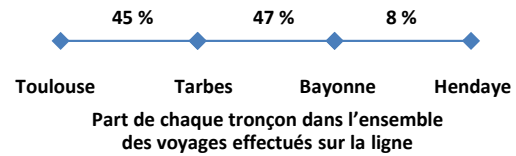
Toulouse – Bayonne – Hendaye

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à trafic moyen ;
- Environ 150 voyages par train – 105 voyageurs en moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Trafic de cabotage de courte distance - Parcours moyen : environ 180 km ;
- Principales OD : Toulouse-Tarbes (un septième des voyages) ; Toulouse-Pau (un onzième) ; Toulouse-Lourdes (un treizième) ;



- Desserte peu compétitive au regard de la faiblesse des flux de voyageurs sur cette ligne et de l'existence d'une desserte autoroutière proposant de meilleurs temps de parcours.

Infrastructure

- Ligne à double voie électrifiée ;
- Vitesse maximale comprise entre 100 et 160 km/h selon les sections ;
- Infrastructure marquée par la rampe de Capvern-Tournay ;
- CPER 2015-2020 (projet) : nœud de Bayonne; renforcement de l'alimentation électrique de l'axe de Tarbes ; modernisation du nœud ferroviaire Toulousain.

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives électriques.

Proposition d'évolution

L'analyse des flux de la ligne conduit la commission à préconiser :

- Un transfert sur autocar de la ligne (pour les trajets de longue distance) ;
- Le recentrage de l'offre sur les principales dessertes : Toulouse, Tarbes, Lourdes, Pau, Bayonne, Biarritz et Hendaye.

4.2. Auditions menées par la commission

Administration, services ministériels et autorités publiques

- **Agence des Participations de l'Etat (APE), Ministère de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique :** Mme Solenne LEPAGE, directrice de participations transports, et M. Paul TIRVAUDEY, chargé de participations transports
- **Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) :** M. Pierre CARDO, président
- **Commissariat général à l'Egalité des Territoires (CGET) :** Mme Marie-Caroline BONNET-GALZY, Commissaire générale, M. Marc-Etienne PINAULDT, directeur du développement des capacités des territoires, M. Stéphane CORDOBES, responsable du Bureau de la prospective et des études, M. Philippe CARADEC, responsable du Pôle de l'égalité d'accès aux services publics et aux publics, et M. Vivien ROUSSEZ, responsable du Bureau de l'observation des territoires
- **Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) :** Mme Marie-Line MEAUX, président de la section 4 « Risques, sécurité, sûreté », et M. Jean-Paul OURLIAC, président de la section 2 « Économie, transports, réseaux »
- **Direction du Budget, Ministère de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique :** M. Denis MORIN, directeur, M. Denis CHARISSOUX, sous-directeur et M. Gautier GEIBEN, adjoint au chef du bureau des transports
- **Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) :** M. François POUPARD, directeur général, et M. Thierry GUIMBAUD, directeur des services de transport

Associations, fédérations et représentations socio-professionnelles

- **Association française du rail (AFRA) :** M. Francis GRASS, vice-président, M. Claude STEINMETZ, président de la commission voyageurs, et M. Jacques MALECOT, délégué général
- **Association des maires de France (AMF) :** M. Jean-Luc RIGAUT, maire d'Annecy, M. Martial PASSI, maire de Givors, et Mme Florence MASSON, Département Ville Urbanisme Habitat
- **Association des Régions de France (ARF) – 2 rencontres distinctes :**
 - Rencontre avec une délégation des présidents de conseils régionaux conduite par M. Alain ROUSSET, président
 - Rencontre avec la commission transport, conduite par M. Jacques AUXIETTE, président
- **Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées (CNCPH) :** Mme Martine CARRILLON-COUVREUR, présidente, Mme Agnès MARIE-EGYPTIENNE, secrétaire générale du Comité Interministériel du Handicap (CIH), et M. Nicolas MERILLE,

conseiller national Accessibilité & Conception universelle à l'Association des Paralysés de France (APF)

- **Convergence Rail** : M. Pierre MENARD, président, M. Didier LE RESTE, vice-président, M. Stéphane BUSOLINI, Association Développement Ligne Ferroviaire Nancy-Merrey, M. Jean-Pierre CHAUFFIER, Collectif Anti LGV Poitiers-Limoges, pro-POLT, et M. Eric PAILLES, Comité de Défense et de Développement du Béziers-Neussargues
- **Fédération des Industries Ferroviaires (FIF)** : M. Louis NEGRE, président, et M. Jean-Pierre AUDOUX, délégué général
- **Fédération nationale des Associations d'Usagers de Transports (FNAUT)** – 2 auditions distinctes :
 - M. Jean SIVARDIERE, président (jusqu'au 11 avril 2015), M. Jean LENOIR, vice-président, et M. François JEANNIN, président de la FNAUT Franche-Comté
 - M. Bruno GAZEAU, président (depuis le 11 avril 2015), et M. Jean LENOIR, vice-président
- **Fédération nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)** : M. Michel SEYT, président, et Mme Ingrid MARESCHAL, déléguée générale
- **France Nature Environnement (FNE)** : M. Raymond LANG, spécialiste transport ferroviaire, et Mme Anne LASSMAN-TRAPPIER, membre du directoire
- **Groupe des autorités responsables de transport (GART)** : M. Pierre MATHIEU, vice-président, et M. Laurent KESTEL, directeur général adjoint

Constructeurs ferroviaires

- **ALSTOM Transport** : M. Henri POUPART-LAFARGE, président, M. Maurice BENASSAYAG, conseiller du président, Mme Ana GIROS-CALPE, directrice générale, M. Jacques BELTRAN, directeur commercial France et M. Gaku KAWABE, directeur développement commercial Régions et Intercités
- **BOMBARDIER** : M. Jean BERGE, président, M. Benoît GACHET, directeur Marketing Produit, et M. Vincent POUYET, Responsable Ventes
- **CAF** : M. Francis NAKACHE, directeur général France, et M. Laurent CASEAU, directeur commercial France
- **SIEMENS** : M. Eric CAZEAUX, directeur France, M. Frederick JESKE-SCHÖNHOFEN, directeur de la communication France, M. Marc ZUBER, directeur des ventes France, et Mme Christine DARTAILH, chargée de mission Relations Institutionnelles
- **STADLER** : Dr. Christian KÖNIG, directeur des ventes
- **TALGO** : M. José María ALVAREZ BADILLO, directeur Europe au pôle développement, et Mme Ariadna YERPES DE PABLO, responsable du secteur Automatismes industriels au pôle R&D

Déplacement sur le terrain (France) – Thème : « lignes de nuit, radiales et transversales de longue distance »

A Toulouse :

- **Conseil régional d'Aquitaine** : Mme Fabienne CALLA, directrice transports voyageurs
- **Conseil régional de Midi-Pyrénées** : M. Martin MALVY, président, et M. Christophe BENTANAX, conseiller du président
- **Direction régionale SNCF Mobilités** : M. Jacques RASCOL, directeur régional SNCF Midi Pyrénées, M. Michel KNIPPER, directeur délégué Méditerranée Atlantique, et M. Karim MOUCHAUCHE, responsable marketing dessertes à la direction déléguée Méditerranée Atlantique
- **Direction régionale SNCF Réseau** : M. Pierre BOUTIER, directeur régional, et M. Serge MICHEL, directeur du projet Atlantique 2017
- **Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) d'Aquitaine** : Mme Anne LEGAY, directrice régionale
- **Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Languedoc-Roussillon** : M. Olivier DOMANGE, chargé de mission infrastructures et transport ferroviaire
- **Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Midi-Pyrénées** : M. Philippe GRAMMONT, directeur adjoint, Mme Marie-Pierre NERARD, responsable du service transports, infrastructures et déplacements
- **Préfecture de région Midi-Pyrénées** : M. Pascal MAILHOS, préfet

A Marseille :

- **Association de Défense des usagers de la gare d'Arles et sa région (ADUGARE)** : Mme Josette SPITERI, présidente
- **Collectif Briançonnais de défense des dessertes ferroviaires** : Mme Francine DAERDEN, présidente
- **Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) de Provence Alpes Côte d'Azur** : M. Gérard BONNET, président
- **Conseil régional de Languedoc-Roussillon** : Mme Marie MEUNIER-POLGE, vice-présidente
- **Conseil régional de Provence Alpes Côte d'Azur** : M. Michel-Philippe BARET, conseiller du président, M. Bruno DESSAIGNES, directeur des transports et des grands équipements, M. Bernard JAUSSAUD, vice-président, Mme Christine NIVOU, conseillère régionale, M. Jean-Yves PETIT, vice-président
- **Direction régionale SNCF Mobilités** : M. Philippe BRU, directeur régional
- **Direction régionale SNCF Réseau** : M. Jacques FROSSARD, directeur régional

- **Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Provence Alpes Côte d'Azur** : M. Eric LEGRIGEOIS, directeur régional
- **France Nature Environnement (FNE) de PACA** : M. Gilles MARCEL, représentant des associations régionales ou interdépartementales adhérentes NOSTER PACA

Etablissements publics et maîtres d'ouvrage

- **SNCF** :
 - M. Guillaume PEPY, président, et M. Stéphane VOLANT, secrétaire général
 - **SNCF Digital & Communication** : M. Yves TYRODE, directeur, M. Frédéric BURTZ, directeur général adjoint chargé des produits et partenariats stratégiques de Voyages-sncf.com, et Mme Laurence NION, conseillère parlementaire SNCF
- **SNCF Mobilités** :
 - **SNCF Voyageurs** : Mme Barbara DALIBARD, directrice générale
 - **SNCF Intercités** : M. Alain LE VERN, directeur général Régions et Intercités, M. JEAN GHEDIRA, directeur Intercités, Mme Béatrice CHAVANEL, directrice marketing et commerciale, M. Yves LESCAROUX, directeur production matériel, et M. Arnaud SOHIER, directeur stratégie et finances
- **SNCF Réseau** : M. Romain DUBOIS, directeur général adjoint commercialisation et planification, M. François TAINURIER, directeur du design du réseau, M. René FERY, préfigurateur Pilotage et planification d'axe (PPA) et M. Jean-Gabriel AMPEAU, chargé de mission installations ferroviaires et interfaces matériel roulant/infrastructures.
- **Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)** : Mme Sophie MOUGARD, directrice générale ; M. Julien MATABON, secrétaire général.

Exploitants ferroviaires

- **KEOLIS** : M. Jean-Pierre FARANDOU, président, et Mme Anne LIEURE, directrice des relations institutionnelles
- **THELLO** : M. Albert ALDAY, directeur général
- **TRANSDEV** : M. Jean-Marc JANAILLAC, président-directeur général, M. Laurent MAZILLE, directeur des relations institutionnelles, et M. Claude STEINMETZ, directeur ferroviaire France

Structures internationales

Allemagne

- **Ministère de la construction, du logement, du développement urbain (Rhénanie du Nord – Westphalie)** : M. Michael GROSCHEK, ministre, Mme PAULSMEYER, directrice en charge

des transports ferroviaires, M. GATSKA, directeur adjoint en charge des transports ferroviaires, et Dr. MÜLLER, chargée de mission au sein du Bureau Europe

- **SIEMENS** : M. Stefan AUTH, responsable de l'usine de Krefeld, M. Oliver HAGEMANN, directeur du site de Wildenrath, et M. Robert GROOTINGS, ex-directeur du site de Wildenrath

Autriche

- **ÖBB** : M. Christian KERN, président, Mme Birgit WAGNER, membre du directoire, et Mme Sylvia KAUPA, directrice des transports à longue distance
- **Westbahn** : M. Erich FORSTER, directeur général, et M. Manfred MADER, directeur de la communication

Royaume-Uni

- **Alstom UK** : M. Rob WHYTE, directeur général Régions et Intercités, M. Richard WOODROOFE, directeur des opérations Régions et Intercités, M. Dave JONES, Responsable technique des opérations Régions et Intercités, M. Gabu KAWABE, directeur développement commercial Régions et Intercités (France), et M. Damien CABARRUS, responsable Affaires publiques France
- **Department For Transport (DFT)** : M. Audy UTCHANAHA, Directeur de la coopération européenne et internationale, M. Mark GAYNOR, directeur Stratégie technique et viabilité, M. Thom EVANS, fonctionnaire en charge des franchises ferroviaires, M. Matthew BROWN, fonctionnaire en charge du suivi des ROSCO, et M. Tim VALE, fonctionnaire en charge du suivi des politiques européennes
- **Keolis UK** : M. Alistair GORDON, directeur général, et M. Ruud HACKETT, directeur des opérations
- **National Express Group** : M. Paul FURZE-WADDOCK, directeur général de UK Coach, et M. Tom STABLES, directeur du développement commercial de National Express Group
- **Network Rail** : Mme Juliet BRILLIANT, responsable des projets stratégiques
- **Office of Rail Regulation (ORR)** : Mme Agnès BONNET, directrice des affaires européennes
- **Rail Delivery Groupe** : M. Jonathan PUGH, Directeur Planification stratégique et Franchises
- **ROSCO Angel Trains** : M. Kevin TRIBLEY, directeur des opérations
- **Virgin Trains UK** : M. Phil BEARPARK, directeur exécutif Opérations et Projets

Organisations syndicales

- **CFDT Cheminots** : M. Didier AUBERT, secrétaire général, M. Rémi AUFRERE, secrétaire général adjoint, M. Christophe DARD, secrétaire fédéral, et M. Pascal LANZILLOTTI, représentant CFDT au conseil d'administration Groupe SNCF

- **CGT Cheminots** : M. Gilbert GARREL, secrétaire général, M. Alain PROUVENQ, secrétaire fédéral aux affaires économiques, M. Sébastien GASC, secrétaire fédéral, et M. Jean RICONNEAU, secrétaire fédéral adjoint
- **UNSA Cheminots** : M. Roger DILLENSEGER, secrétaire général adjoint, M. Benoît VIENNE, secrétaire fédéral matériel, M. Florent MONTEILHET-PAYELLE, secrétaire fédéral, et Mme Fanny ARAV, représentante syndicale SNCF Réseau

Universitaire

- **M. David HERRGOTT**, doctorant à l'université de Strasbourg, auteur de l'article « Quel avenir pour les trains d'équilibre du territoire ? » *in Les cahiers scientifiques du transport*, n°66/2014, pp71-96.

La commission tient enfin à remercier très sincèrement et chaleureusement, pour leurs grandes qualités d'accueil, d'écoute et d'organisation dans le cadre des déplacements réalisés à l'étranger :

- **S.E. Sylvie BERMANN**, Ambassadeur de France auprès du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, ainsi que ses collaborateurs.
- **M. Michel GIACOBBI**, Consul général de France à Düsseldorf, ainsi que ses collaborateurs ;
- **S.E. Pascal TEIXEIRA DA SILVA**, Ambassadeur de France en Autriche, ainsi que ses collaborateurs.

4.3. Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

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

Paris, le

20 NOV. 2014

Mesdames, Messieurs,

Les trains d'équilibre du territoire (TET) constituent un élément essentiel de la politique de l'Etat en matière de transport et d'aménagement du territoire. La convention d'exploitation conclue le 13 décembre 2010 avec la SNCF, pour une période initiale de trois ans et prolongée d'un an jusqu'en fin 2014, concrétise l'engagement de l'Etat, autorité organisatrice, en faveur de ces dessertes dont la qualité et le modèle économique se dégradent au risque d'une remise en cause de ce service essentiel pour les populations concernées.

La convention d'exploitation, dans son modèle actuel, n'a pas résolu, pour autant, toutes les difficultés que rencontrent les TET.

L'offre TET, aujourd'hui conventionnée, est d'une grande diversité. Elle est constituée de lignes de moyenne et longue distances empruntées essentiellement par une clientèle professionnelle et de loisirs, de lignes d'intérêt plus local, de lignes du grand bassin parisien répondant à une demande essentiellement pendulaire, et de lignes de nuit. Cette hétérogénéité et cette diversité très marquée privent l'offre TET d'une véritable cohérence commerciale. La Commission Mobilité 21 a d'ailleurs souligné que « cette situation ne garantit pas au voyageur la meilleure qualité de service possible ».

En particulier, la forte imbrication qui existe entre certains services TET et des dessertes TER, dans le grand bassin parisien notamment, est potentiellement source d'inefficacité et de manque de lisibilité du point de vue des voyageurs. Il existe donc un besoin de clarification des besoins et des services de TET. Les discussions engagées entre l'Etat et les Régions sur ce sujet ont confirmé ce constat sans toutefois aboutir, jusqu'à présent, à un consensus sur les évolutions à mettre en œuvre, notamment pour l'organisation et la coordination des offres TET et TER.

Or cette clarification apparaît comme un préalable indispensable au renouvellement d'un matériel roulant qui, avec une moyenne d'âge supérieure à 35 ans, approche de sa fin de vie. Des premières décisions ont été prises en 2013 pour répondre à l'urgence du remplacement d'un matériel roulant obsolète utilisé sur plusieurs lignes thermiques, pour un montant de 510 M€. Cet effort doit être poursuivi pour garantir la pérennité de nombreuses dessertes et moderniser un service, qui souffre aujourd'hui d'un important déficit d'image auprès des voyageurs.

Enfin, le modèle économique aujourd'hui déficitaire des TET est à reconstruire, alors que les autres activités de la SNCF sont mises à contribution dans un contexte économique délicat, et en particulier l'activité TGV. L'amplification des efforts de productivité et de reconquête commerciale que l'on peut légitimement attendre de l'exploitant, pour indispensable qu'elle soit, ne saurait pour autant suffire à améliorer substantiellement la situation.

Compte tenu de l'importance et de la complexité des enjeux, il me paraît nécessaire de clarifier durablement l'avenir des TET et, à cette fin, de conduire une réflexion propre à éclairer les décisions que prendra le Gouvernement. Cette réflexion pourra utilement contribuer, notamment, à l'élaboration du schéma national des services de transport, dont la création vient d'être introduite, à l'initiative des parlementaires, par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Je souhaite vous confier une mission d'analyse et de propositions, en vous invitant à recueillir, dans cette démarche, les avis formulés par l'ensemble des parties intéressées, usagers, entreprises, partenaires sociaux, exploitants, autorités organisatrices de transport et élus locaux notamment.

Vos travaux devront s'attacher, dans un premier temps, à établir un diagnostic partagé de la situation actuelle des TET, ainsi que de leur modèle économique, en examinant la consistance et la cohérence de l'offre. Vous prendrez en compte leur articulation avec les autres offres de transports, notamment TGV et TER. Vous pourrez dégager, si vous le jugez opportun, une typologie des lignes TET en fonction de leurs caractéristiques. Vous produirez également une analyse comparative avec d'autres pays, tant sur l'offre que sur les modalités de financement de tels services.

A partir de ces éléments, vous formulerez des propositions d'évolution de l'offre TET actuelle, en tenant compte des caractéristiques économiques et sociales du pays et donc des besoins de déplacement, des enjeux d'aménagement des territoires, de l'existence d'autres services ferroviaires (TGV, TER), et de l'alternative que peuvent représenter d'autres modes de transport (tels que l'autocar dont le marché est appelé à se développer pour les liaisons interurbaines) ou de nouvelles formes de mobilité (le covoiturage par exemple), ainsi que des perspectives d'investissement associées sur le matériel roulant et l'infrastructure. Il est important que l'offre de transport ferroviaire 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.

Une meilleure articulation TER-TET devra à cette occasion être recherchée, dans le sens d'une clarification des périmètres, en tenant compte notamment de la nouvelle carte des régions. Il conviendra d'identifier les éventuels transferts de charges occasionnés par cette clarification, en particulier au vu des possibilités d'optimisation de l'exploitation. Il me semble nécessaire à ce titre que vous puissiez rencontrer les élus régionaux concernés par ces problématiques.

Je souhaite que vous examiniez tout particulièrement la problématique spécifique des trains de nuit, dont la fragilité du modèle économique, renforcée par la concurrence des autres services de transport ferroviaire et des autres modes de transport, et par la montée en charge des travaux de rénovation du réseau qui s'opèrent le plus souvent de nuit, soulève la question de leur pérennité. Vous évalueriez l'opportunité économique et sociale de cette offre et la possibilité de la faire évoluer, qu'il s'agisse de services pérennes ou saisonniers, selon les profils des voyageurs concernés et les enjeux d'aménagement du territoire qui y sont attachés.

Dans l'ensemble, vous veillerez, de manière toute particulière, à ce que vos propositions s'inscrivent dans un objectif de soutenabilité financière, en tenant compte des marges limitées dont l'Etat dispose en tant qu'autorité organisatrice dans le cadre de son budget pluriannuel de fonctionnement, autant que des contraintes qui pèsent sur les autres activités de la SNCF. Vous aborderez la question de la tarification et les conséquences pour l'exploitation des services TET de la liberté tarifaire donnée aux régions par la loi portant réforme ferroviaire. Il sera également nécessaire d'identifier les enjeux financiers associés aux investissements bénéficiant aux TET.

Vous me remettrez vos conclusions et, le cas échéant, vos recommandations de méthode sous la forme d'un rapport dans les 6 mois à compter de la réception de la présente lettre de mission, en vue de permettre la préparation d'une nouvelle convention d'exploitation TET dès 2016 sur des bases plus durables et l'élaboration du schéma national des services de transport, qui lui sera lié. Votre rapport fera l'objet d'une présentation aux commissions compétentes du Parlement, préalablement à la décision du Gouvernement.

A cette fin, vous pourrez vous appuyer sur les travaux déjà menés par mes services et ceux de la SNCF et de RFF.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, de ceux de la direction du budget, de l'agence des participations de l'Etat et de la direction générale du trésor,

et ceux du commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) au service du Premier ministre seront à votre disposition pour la conduite de cette mission. Vous pourrez également vous appuyer sur l'expertise de la SNCF et de RFF pour mener l'ensemble des études que vous jugerez utiles.

Je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Alain VIDALIES