



***Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports***

Association agréée de consommateurs

SCHEMA DIRECTEUR INTERCITES

Octobre 2009

Etude menée par le réseau « Corail » de la FNAUT

Résumé

Le présent schéma directeur Intercités, à l'image de celui des TGV, ne constitue pas un programme d'investissements mais définit la consistance d'un réseau ferroviaire modernisé et la qualité de l'offre de service à réaliser pour les relations interrégionales et nationales de voyageurs qui ne relèvent pas du TGV.

Ce réseau doit offrir un haut niveau de service (convois rapides, 120 km/h à 200 km/h suivant le tracé) pour assurer des liaisons entre les grandes agglomérations mais aussi entre les chefs lieux de département et nombre de petites villes. Répondant aux besoins des villes moyennes et de « Pays », il satisfait aux nécessités de l'aménagement du territoire et du fret pour assurer le développement des activités économiques, en complément du reste du réseau, d'intérêt plus régional.

Il peut se définir à partir de deux groupes d'axes :

- un premier groupe d'axes globalement rentable de 13 900 km dont 3 700 km à moderniser et 600 km à rouvrir ;
- un deuxième groupe d'axes de service public et d'aménagement du territoire de 5 100 km qui doit être très largement modernisé sur 3 900 km et nécessite la réouverture de 900 km de lignes.

L'investissement nécessaire (à chiffrer) pourrait être de l'ordre de 10 milliards d'euros, sur la base d'1 M€ par kilomètre environ. Ce montant correspond à la réalisation de l'ordre de 500 km d'autoroutes ou de LGV, sur la base de 20 M€/km.

De plus, sans attendre la mise à niveau du réseau, des améliorations importantes des services ferroviaires peuvent être réalisées économiquement.

Ces mesures consistent en :

- l'adaptation des fréquences à la distance des relations, particulièrement en adoptant des fréquences élevées sur les courtes distances,
- la création de relations directes très appréciées des clients et générant des hausses de trafic,
- la réalisation de bonnes correspondances, faisant l'objet de critères de qualité,
- la mise en œuvre de tarifications spécifiques incitant au report modal,
- l'instauration de modes de commercialisation rendant l'usage du train très souple à l'image de l'automobile, avec une simplification de l'offre actuellement éclatée entre différentes marques (Lunéa, Corail, Intercités, etc.).

Les relations d'aménagement du territoire dont l'exploitation ne peut être économiquement équilibrée doivent être financées par un fond de péréquation. Les dessertes TGV doivent contribuer à financer ces relations et simultanément la route et l'air doivent, par des écotaxes, aider au financement des TGV.

Un tel projet est économiquement raisonnable pour l'Etat, augmente les recettes de péages pour RFF et doit améliorer les résultats financiers de la SNCF. Il permet une inflexion importante vers une mobilité interurbaine « durable ».

Les améliorations demandées correspondent à des standards de qualité qui ne sont en rien plus exigeants que ceux que l'on retrouve chez la majorité de nos voisins européens.

Sommaire

	pages
I. Introduction	4
II. Un réseau ferroviaire d'intérêt national	5
II.1. Objectifs	5
II.2. Les axes concernés	8
II.3. Eléments de coûts et de prise en charge	9
III. Amélioration de l'exploitation	10
III.1. Augmentation de la qualité de service	10
III.2. Adaptation de la tarification	11
III.3. Financement des relations d'aménagement du territoire	12
IV. Conclusion	13
Annexes	
1. Tableau Premier groupe d'axes Intercités	14
2. Tableau Deuxième groupe d'axes Intercités	25
3. Carte réseau premier groupe d'axes Intercités	31
4. Carte réseau deuxième groupe d'axes Intercités	32
5. Carte densités de population	33
6. Fréquences de dessertes	35
7. Relations directes	37
8. Comment valoriser l'offre grandes lignes	39
9. Réforme du calendrier voyageur	45

I - Introduction

Un réseau ferroviaire d'intérêt national est indispensable en complément :

- du réseau des TGV, qui bénéficie essentiellement à l'Ile de France et aux métropoles,
- des réseaux locaux, centrés sur les métropoles régionales et les dessertes locales.

Les relations TGV assurées par la SNCF progressent, hors conditions de commercialisation, et des perspectives se dégagent en matière de développement du réseau.

Les dessertes TER sous l'autorité des régions font l'objet de progrès importants en matière de fréquences de circulation, de modernisation du matériel et de lignes exploitées. Par ailleurs, la régénération des infrastructures entre dans une phase active, mais les besoins restent très importants.

Les insuffisances des liaisons interrégionales de voyageurs ne peuvent plus être palliées par le seul réseau autoroutier, qui ne répond ni aux objectifs de décroissance des nuisances, ni au besoin de transport sur distances moyennes ou longues en raison notamment :

- du coût de la voiture pour les déplacements individuels,
- du confort et de l'attractivité insuffisante du car,
- et de sa faible vitesse du fait des contraintes de pénétration en ville.

Le présent « schéma directeur Intercités » ne constitue pas un programme d'investissements à proprement parler comportant des opérations listées exhaustivement, étudiées complètement, chiffrées et datées précisément du point de vue réalisation.

Par contre, à l'image du « schéma directeur TGV », il fixe des perspectives en proposant ce que pourrait être la consistance des services ferroviaires nationaux de voyageurs dans deux domaines :

- le contenu d'un réseau modernisé pour les services interrégionaux et nationaux, particulièrement ceux qui ne relèvent pas du TGV,
- l'offre minimale pour un service de qualité permettant de rendre le rail attractif sur ce réseau pour des voyages à courte, moyenne et longue distance.

Les propositions faites relèvent :

- de l'Etat en tant qu'autorité organisatrice responsable de la politique des transports et source de financements ;
- de RFF pour des modernisations du réseau nécessitant des investissements significatifs, mais sans commune mesure avec ceux qui seraient nécessaires pour la réalisation de lignes nouvelles à grande vitesse ;
- des opérateurs ferroviaires, et en particulier de la SNCF pour l'amélioration des méthodes d'exploitation amenant économiquement des résultats à très court terme ;
- très secondairement des Régions qui interviennent déjà dans quelques relations interrégionales, pour pallier les insuffisances des autres acteurs, mais dont les moyens sont réduits.

II – Un réseau ferroviaire d'intérêt national

II.1. Objectifs

1- Les objectifs généraux

Le réseau ferroviaire national doit évidemment, pour être concurrentiel, offrir un haut niveau de service. En conséquence, il doit répondre aux objectifs suivants :

- Assurer des liaisons directes entre agglomérations (françaises ou étrangères proches de la frontière) de plusieurs centaines de milliers d'habitants, desservir la totalité des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et la quasi totalité des chefs lieux de département.
- Desservir au passage la majorité des petites villes, et au total les $\frac{3}{4}$ de la population.
- Offrir des possibilités de déplacements économiques accessibles à la quasi totalité de la population, qui sera à moins de 50 km d'une ou plusieurs liaisons interrégionales et intereuropéennes.
- Répondre aux enjeux écologiques et d'aménagement du territoire, sans accroître les surfaces artificialisées ; renforcer les dessertes interurbaines sans favoriser l'étalement urbain.
- Répondre aux besoins du fret, pour garantir le maintien et le développement des activités économiques nécessitant du transport lourd et un réseau performant, pour limiter aussi les allongements de trajet pénalisant pour le fret ou l'engorgement dans les nœuds saturés.

Tous les usages, dont les dessertes locales et le fret, coexisteraient sur ce réseau, mais l'affectation dominante concernerait les liaisons interrégionales, avec des convois rapides (120 km/h à 200 km/h suivant le tracé des lignes) reliant les grandes villes et desservant les agglomérations intermédiaires, tous les 30 à 80 km environ.

2- Une infrastructure économe, efficace et adaptable pour les liaisons Intercités

2.1- Des liaisons qui évoluent

Les liaisons Intercités envisagées reprennent des axes tracés au XIXème siècle et témoignent d'une certaine permanence de l'armature urbaine en France. En donnant la priorité à la desserte des principales agglomérations actuelles, elles tiennent cependant compte des mutations survenues. Les lignes structurantes sélectionnées, permettent de valoriser et renforcer les axes régionaux et réciproquement.

Les mutations devraient continuer pour les dessertes Intercités, sous l'influence de plusieurs tendances, dont certaines semblent déjà nettes :

- **Le renforcement attendu des densités sur les façades méditerranéennes et atlantiques**, et dans les métropoles concernées, a déjà donné lieu à des réouvertures ou des améliorations de dessertes (Nantes – Pornic, Cannes – Grasse, La Rochelle – Rochefort, Aix – Marseille, etc.), qui parfois s'intègrent dans des liaisons Intercités. Le ferroviaire est particulièrement qualifié pour transporter une population vieillissante, qui a tendance à se localiser près du littoral.

- **L'effacement des frontières** se poursuit et se traduit, en plus de projets LGV emblématiques, par de multiples projets ferroviaires interrégionaux, consistant en général en réactivation de lignes (Evian – Saint-Gingolph, Charleville-Mézières – Givet – Namur, Pau – Saragosse...), voire en ouverture (tunnel du Montgenèvre). Certains de ces axes vont devenir des supports de nouvelles liaisons Intercités.

Il sera donc judicieux de mener des études complémentaires pour cadrer les besoins du futur, et pour lever des indéterminations.

Le schéma propose des liaisons dont certains maillons peuvent donner lieu à alternative. Ainsi pour assurer (Nantes – Tours) – Nevers - Lyon, plusieurs itinéraires sont envisageables et feraient par ailleurs l'objet d'une étude en région Rhône-Alpes. De même pour Clermont-Ferrand – Toulouse, différentes possibilités existent, par Aurillac ou par Rodez – Albi. Outre la qualité de l'infrastructure, d'autres critères sont à prendre en compte : mutations des territoires, offre autoroutière concurrente, activités, etc...

2.2- Des liaisons Intercités qui s'insèrent dans un réseau global

Au contraire d'un automobiliste, autonome dans son véhicule, qui peut passer facilement d'une infrastructure d'accès libre à une autoroute payante, l'usager ferroviaire est dépendant par la billetterie, les horaires, de services auxquels il doit s'adapter.

Pour cela, il est essentiel de maintenir le plus possible la cohérence et l'unicité, et à défaut la compatibilité des infrastructures et des services, à l'intérieur d'un réseau ferroviaire global.

Le présent schéma ne veut donc pas créer un nouveau réseau avec son opérateur attribué, ou servir de support à une offre spécifique (même si les liaisons interrégionales seront les premières bénéficiaires), mais mettre à disposition de différents besoins parcourant l'intégralité du réseau ferroviaire, des axes améliorés d'intérêt national.

2.3 - Des liaisons Intercités au service des villes moyennes

La DIACT (Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires) les définit comme les agglomérations de 30 à 200 000 habitants. Leur implantation régulière permet une irrigation dense du territoire. Leurs aires urbaines regroupent 11 millions d'habitants (base recensement de 1999).

L'articulation avec les LGV se fera dans les gares des grandes villes desservies, seules villes bénéficiant d'une desserte TGV à forte fréquence. Le réseau TGV est avant tout un réseau inter grandes villes - 42 aires urbaines de plus de 200 000 habitants – avec les modulations suivantes :

- la desserte par TGV de quelques agglomérations importantes reste cependant faible ou fait encore l'objet de projets (villes normandes ou du Massif Central), parfois en concurrence avec des alternatives d'améliorations de ligne classique ;
- des dessertes TGV moins fréquentes bénéficient à des agglomérations moins importantes, mais situées en général en extrémité de ligne, ou ayant une fonction de pôle d'échange.

La DIACT dans l'ouvrage édité en 2007 – « les Villes Moyennes françaises, enjeux et perspectives » – retient comme une des priorités la nécessité de favoriser l'accessibilité par les infrastructures de transport, 1) en optimisant l'articulation avec les LGV, 2) en consolidant les lignes ferroviaires transversales, 3) en développant l'intermodalité (par le biais des PDU)...

L'intérêt pour cet objectif des axes ferroviaires proposés par le présent schéma pour les villes moyennes est mesurable :

- 1) le schéma connecte toutes les grandes villes aux villes moyennes desservies, qui seront ainsi mieux reliées à l'offre TGV ;
- 2) 125 des 156 agglomérations « moyennes », soit 80 %, bénéficieront d'une desserte par le réseau proposé, et en particulier les plus importantes. Les 72 aires urbaines de plus de 65 000 habitants sont sur le schéma proposé, à l'exception de Beauvais et Bergerac, sur d'autres axes ferroviaires.

La majorité des 31 villes moyennes non sur le réseau proposé est desservie par le reste du réseau et bénéficiera par les points de correspondance d'un réseau plus attractif.

On voit ainsi tout l'intérêt de compléter les axes Intercités par les axes d'intérêt régional, qui ont des usages multiples : desserte périurbaine, dessertes de « pays », antennes littorales ou de vallée, axes locaux à fort usage fret (rive droite du Rhône par exemple), desserte de villes, moyenne ou petite, et peuvent parfois servir d'itinéraire bis, d'axe de secours. Les Régions mettent d'ailleurs au point des schémas régionaux.

2.4 - Des liaisons d'intérêt national et interrégional

Les Régions développent déjà des liaisons interrégionales de proximité, se lancent dans la réfection d'infrastructures, mais en privilégiant d'abord leurs propres besoins.

Le schéma proposé devrait aider les Régions à coordonner leurs interventions, pour engager avec l'Etat des programmes d'envergure interrégionale.

Il permettra de conforter des liaisons existantes, mais aussi de servir de support à des projets mobilisateurs comme celui de la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) lancé par la région Bourgogne et consistant en une liaison de 1000 km Nantes Mulhouse Bâle, à laquelle ne manquera bientôt que l'électrification du tronçon Nevers – Chagny (160 km), évitant les nœuds lyonnais et parisiens saturés. Avec Nantes – Nevers – Lyon, cet axe constituerait une grande transversale Est-Ouest, et serait utilisé par du trafic interrégional, du fret et partiellement par des TGV.

Ce projet démontre l'intérêt d'un réseau Intercités, peu coûteux à mettre en œuvre, et porteur de nombreuses potentialités.

2.5 - Une offre adaptée à la croissance du coût de l'énergie, complémentaire du réseau autoroutier

L'évolution prévisible des coûts de l'énergie, en particulier du pétrole, va pousser au report sur les axes ferroviaires. Les tracés parallèles (autoroute et voie ferrée) sont très nombreux et donneront lieu à des rééquilibrages de trafic, si le niveau de service du train (fréquence, vitesse) est suffisant.

Une ligne ferroviaire, avec des capacités de transport se chiffrant par dizaines de milliers de voyageurs/jour peut soulager une autoroute, éviter un élargissement de voie, ne pas charger le bilan carbone du transport. Ceci peut être un critère important pour moderniser un axe.

Les emprises existent et les besoins de mobilité seront satisfaits sans nouvelles surfaces artificialisées. La majorité des axes concernés n'est pas saturée, ou peut être désaturée sans coût important au moyen d'investissements ciblés et limités : signalisations plus performantes, voies d'évitement, raccordements, régénération de voies, électrification, etc. ...

II.2. Les axes concernés

La desserte d'intérêt national entre TGV et TER s'appuie sur deux groupes de lignes.

- Un premier groupe de lignes globalement rentable ou non déficitaire pour l'exploitant, permettant d'atteindre les deux premiers objectifs de liaisons directes entre grandes agglomérations, complétées par la desserte des villes moyennes associées. Ce réseau peut comprendre des axes parallèles à des lignes à grande vitesse qui assurent des « dessertes d'extrémités ». Les dessertes concernées présentent un caractère national indiscutable.
- Un deuxième groupe de lignes relevant du service public et de l'aménagement du territoire, permettant en particulier de répondre aux troisième et quatrième objectifs. Il assure la desserte de chefs lieux de département et de centres de service, en particulier dans les zones de moindre densité de population. Ce réseau de complément assure une répartition régulière des dessertes sur le territoire et doit permettre de ne pas avoir de point desservi à plus de 40 ou 50 km d'une gare.

Le premier groupe est décrit en annexe 1 qui analyse l'état actuel des lignes concernées et justifie les propositions faites. Ce réseau comporte des relations aux trafics potentiels de niveaux très différents comme par exemple Metz – Nancy – Dijon – Lyon, Caen – Alençon – Le Mans – Tours ou Bordeaux – Limoges – Montluçon – Lyon. La notion de rentabilité évoquée ci-dessus ne doit évidemment pas se comprendre ligne par ligne, mais globalement pour l'ensemble du réseau qui, modernisé et bien exploité, doit permettre de couvrir les dépenses d'exploitation par les recettes du trafic, fret inclus. Il est l'analogue du réseau des autoroutes, voies rapides et grandes nationales concédé ou géré par l'Etat.

Le deuxième groupe est défini en annexe 2 selon la même méthode. Relevant du service public parce que difficilement rentable, les lignes appartenant à ce réseau sont limitées à celles d'intérêt national, conformément au domaine d'étude fixé pour ce document. On y compte ainsi Paris – Argentan – Granville ou Limoges – Clermont-Ferrand – Saint-Etienne et pas Saintes - Royan ou Gap – Briançon parce que ces antennes sont d'intérêt régional. Mais il ne faut pas pour autant en déduire que les dessertes Paris – Royan ou Paris – Briançon n'ont pas un caractère national. Se différenciant essentiellement du premier groupe par ses modalités de financement, il ne doit donc surtout pas être compris comme un « réseau secondaire ».

Le tableau ci-après récapitule les kilométrages des réseaux proposés.

Kilomètres concernés	Total	dont		
		à voie unique	à moderniser	VU à rouvrir
<i>Liaisons radiales et inter grandes villes</i>	13 900	2 100	3 700 (VU à 35 %)	600
<i>Maillage réseau et autres villes moyennes</i>	5 100	4 700	3 900 (VU à 90 %)	900

Les cartes, annexes 3 et 4, illustrent la consistance de ces réseaux.

L'annexe 5 montre à travers une carte la bonne corrélation entre la consistance du réseau national étudié et les densités des populations concernées.

Sur les 19 000 km de l'ensemble du réseau, la modernisation porterait sur 7 600 km de lignes soit environ 40 % du total, dont une partie minoritaire est déjà engagée dans le cadre des CPER ou sur financements divers. Le relevé reste à préciser. Les 1500 km de réouvertures nécessaires ne représentent que 8 % du kilométrage.

A noter que le deuxième groupe d'axes (maillage réseau et autres villes moyennes) « d'aménagement du territoire » ne représente que 27 % du kilométrage total, mais regroupe en kilométrage 51 % des modernisations et 61 % des réouvertures de lignes.

L'état du réseau est celui du moment, estimé par la Fnaut. Les travaux programmés ne sont pas pris en compte ici. La majorité des travaux consiste à remettre en état l'infrastructure. Ils visent une amélioration raisonnable autorisant par exemple de 120 à 160 km/h sur des lignes dont le tracé est bon, mais sans forcément chercher un très haut niveau, par exemple 200 km/h avec suppression de passages à niveaux, qu'on serait en droit d'attendre pour des liaisons Intercités sur tracés favorables.

NB : Les voies à rouvrir comprennent soit des voies aujourd'hui uniquement utilisées par le fret, soit des axes sans circulation, ou même déclassés. Ne sont pas comptées dans les voies à moderniser les quelques voies saturées (type Marseille – Nice, Paris – Rouen, Tours – Bordeaux, dont certaines vont être doublées par des LGV. N'est pas compté non plus un nécessaire périphérique Ouest en Ile de France, qui ressort aussi du schéma LGV.

II.3. Eléments de coûts et de prise en charge

L'amélioration de l'infrastructure rendrait plus performants et plus rentables les trains nationaux et interrégionaux dépendant de la SNCF ou des Régions (Corail, Lunéa, Intercités, TER interrégionaux tel Inter Loire, etc...). Ces trains desserviraient de nouveaux axes. Le nombre de circulations, en moyenne au moins 10 par jour dans chaque sens, permettrait un niveau de péages qui équilibrerait les coûts d'entretien de l'avis même de la Cour des Comptes et moyennant une péréquation nationale pour les zones peu peuplées.

Au § III.1.1- ci après sont proposées dans certains cas des fréquences plus faibles. Mais, s'agissant de grandes lignes, elles se superposent à un trafic TER et fret important. Le seuil de rentabilité est donc toujours atteint.

L'investissement nécessaire (à chiffrer) pourrait être de l'ordre de 10 milliards d'euros, sur la base d'1 M€ par kilomètre environ, pour les 9000 km de la partie de ce réseau qui nécessitent une modernisation, après des décennies d'abandon, ou une réouverture.

Ce montant correspondant à la réalisation de 500 km d'autoroutes ou de LGV environ, sur la base de 20 M€/km.

Les Régions s'y sont ponctuellement attelées, mais sont financièrement dans l'incapacité de mener à bien seules ces tâches. De plus leurs actions, nécessairement parcellaires, ne favorisent pas l'émergence de liaisons Intercités d'intérêt national, qui ne sont pas de leur compétence directe.

Pour les lignes non circulées, l'urgence est de préserver la possibilité de réouverture (avec parfois la nécessité de réacquérir des terrains).

III – Amélioration de l’exploitation

Sans attendre la mise à niveau du réseau, la pérennisation et le développement de l’ensemble des services ferroviaires à caractère interrégional et national non assurés par des TGV peuvent être assurés par la mise en œuvre de quelques mesures qui visent deux objectifs :

- l’amélioration des résultats financiers par une amélioration qualité-prix de l’offre qui induit généralement une hausse des recettes supérieure à celle des dépenses ;
- une contribution financière des relations ferroviaires les plus rentables associée à celle des autres modes de transports, bien conforme aux principes d’aménagement du territoire et du Grenelle de l’environnement et économiquement aisément supportable.

III.1. Augmentation de la qualité de service

1- Fréquences.

S’il est évident, comme le souligne la SNCF, qu’un bon coefficient de remplissage est nécessaire pour augmenter les fréquences, encore faut-il d’abord que des fréquences minimales soient assurées afin d’offrir un niveau de service suffisamment attractif pour inciter la clientèle au report modal : diminuer le temps d’attente entre deux trains revient à accélérer les voyages sans nécessiter des investissements. Sur la majorité des TER les recettes augmentent plus vite que les dépenses liées à l’amélioration de l’offre. Le déficit a également baissé sur la seule relation à moyenne distance où l’essai a été effectué (Paris – Granville).

Pour les liaisons à courte distance (< 300 km), face à la route, le rail n'est pertinent que si les fréquences sont élevées. L'intervalle maximum doit être de l'ordre de l'heure ou de la moitié de la durée du trajet.

Les liaisons à moyenne distance (300-600/700 km) nécessitent une grille minimale de 6 relations directes, dont 3 à 4, correctement réparties, assurant la desserte des villes moyennes.

Sur les longues distances (> 600/700 km), la desserte peut consister en une relation nocturne et deux relations diurnes dans des horaires complémentaires dont une dessert les villes moyennes.

L’annexe 6 détaille et justifie ces propositions.

2- Relations directes.

La suppression des ruptures de charges entraîne de fortes augmentations de trafic car elles sont très appréciées de la clientèle. Ce principe, largement vérifié, que la SNCF applique avec succès sur les TGV, doit être transposé sur les relations classiques. Aujourd’hui, l’offre Corail est de plus en plus médiocre dans ce domaine y compris sur des relations à très fort trafic potentiel, par exemple :

- Lyon – Dijon – Metz – Nancy (3 allers-retours par jour),
- Montpellier – Marseille – Toulon – Nice (2 allers-retours quotidiens),
- Bayonne – Lourdes – Toulouse – Montpellier – Marseille (plus aucune relation directe depuis que la SNCF a amélioré la desserte des seules quatre plus grandes villes de l’axe Bordeaux - Marseille).

L’annexe 7 propose des relations directes intéressantes pour trois catégories de relations : aménagement du territoire, cabotage et grandes lignes à moyenne et longue distance.

Dans nombre de cas, ces améliorations peuvent être réalisées économiquement par juxtaposition de dessertes existantes.

3- Correspondances.

Dans les autres cas où le trafic ne justifie pas de relations directes, les voyages nécessitant une correspondance doivent faire l'objet de critères de qualités de service, clairement affichés pour le client. Aujourd'hui, la qualité des correspondances laisse souvent à désirer.

4- Lisibilité de l'offre.

L'offre actuelle en moyenne et longue distance est incohérente et incompréhensible : pourquoi des parties entières du territoire sont-elles sans offre, pourquoi certains axes se terminent-ils en antenne ? La multiplication des « marques » SNCF, Lunéa, Corail, Intercités, Téoz, ... soumises à des conditions d'accès variables, a pour effet de semer la confusion et d'éloigner les usagers.

L'annexe 8 détaille l'ensemble de ces sujets.

III.2. Adaptation de la tarification

Les premières mesures prises par la SNCF pour relancer l'activité des Corail Intercités, suite à l'intervention ministérielle de 2005, ont produit des résultats encourageants qui ont enrayé les chutes de trafic. Les améliorations possibles concernent deux domaines.

1- Mise en œuvre de tarifications spécifiques :

- adaptation des tarifications destinées aux déplacements de courte durée et aux minis groupes (2 à 8 personnes pour concurrencer la berline et le monospace) ;
- amélioration des principes de tarification pour les groupes : réactivité et simplicité des devis, aide au choix des horaires pour les clients, souplesse et niveau des prix compétitifs, particulièrement pour les voyages scolaires.

Pour concurrencer efficacement l'automobile, les billets doivent être accessibles par tous les canaux de vente. Les échanges et remboursements doivent être faciles et gratuits.

2- Adaptation du « calendrier voyageurs »

Modifié le 6 juillet 2008 pour augmenter la capacité de transport aux heures de pointe des dessertes du grand bassin parisien, les nouvelles « périodes blanches » en semaine du calendrier voyageur constituent un véritable contresens commercial pour les lignes à faibles fréquences ainsi que les relations transversales interrégionales. Il est donc indispensable de rétablir l'ancien calendrier pour ces dessertes (voir détail annexe 9).

Ce constat simple (associé à un regard sur la carte des lignes concernées, cf. annexe 8 page 43) montre l'incohérence des dessertes actuelles « Corail Intercités », car des relations comme Nantes – Bordeaux, Bayonne – Toulouse ou Nevers – Paris n'ont aucune fonction de « proximité », contrairement à Rouen – Paris ou Paris – Troyes par exemple. Ces deux catégories de dessertes n'ont pas à être gérées selon les mêmes principes.

III.3 Financement des relations d'aménagement du territoire

Il est évident que certaines relations ne peuvent être rentables, mais doivent continuer à être exploitées, entretenues et modernisées, au titre de l'aménagement du territoire, dans l'esprit de la LOTI et du Grenelle de l'environnement.

Ces dessertes doivent être financées par un fonds de péréquation, en s'inspirant des mesures mises en œuvre dans l'aérien. Selon ce principe, les TGV, exploités par la SNCF ou de nouveaux opérateurs pourraient, comme aujourd'hui, continuer à financer les lignes concernées.

Bien entendu, cette démarche ne se comprend que si, simultanément, la route et l'air contribuent, par des écotaxes, au financement des TGV.

IV - Conclusion

On constate que le réseau ferroviaire « classique » français a pour les voyageurs un rôle important à jouer pour assurer des dessertes interrégionales et nationales de qualité, en complément des lignes à grande vitesse et des relations régionales.

En modernisant 40 % des 19000 km du réseau concerné et en rouvrant 1500 km de lignes, on couvre les besoins des dessertes entre grandes agglomérations et celles des villes moyennes associées, mais aussi des liaisons indispensables d'aménagement du territoire touchant ainsi l'essentiel des habitants du pays. Cette offre économique de déplacement à moyenne distance améliorerait le bilan environnemental des transports.

Très approximativement, les investissements nécessaires (10 milliards d'euros) sont équivalents à ceux à mobiliser pour la construction de 500 km d'autoroutes... ; montant à apprécier par rapport à des décennies de sous investissements chroniques pour le mode ferroviaire et à mettre en perspective avec les orientations du Grenelle de l'environnement visant, non à la surconsommation dans les transports, mais au report modal de la route vers le rail.

Répartis sur 10 ans, l'investissement annuel se réduit à la construction annuelle de 50 km d'autoroutes.

De plus, dès à présent, des améliorations importantes des services ferroviaires peuvent – et doivent, ne serait-ce qu'à titre d'essai – être réalisées économiquement par, en particulier, la création de relations directes et l'augmentation des fréquences des dessertes.

Ces mesures doivent être accompagnées par une tarification bien adaptée aux caractéristiques spécifiques de ces relations, rendant le train facile d'accès et incitant au report modal.

Un tel projet paraît économiquement raisonnable par rapport à l'enjeu d'une bonne desserte de l'ensemble du territoire national.

- La contribution financière de l'Etat reste raisonnable, compte tenu des retards accumulés et par rapport aux autres investissements dans les transports.
- L'utilisation plus intense du réseau, qui devient ainsi plus productif, permet pour RFF un accroissement des recettes des péages.
- Une offre de meilleure qualité conduit souvent à une amélioration du bilan d'exploitation des lignes pour la SNCF.

A noter enfin que les améliorations étudiées dans le cadre de ce schéma directeur pour les liaisons Intercités sur le réseau classique correspondent à des standards de qualité, pour l'infrastructure comme pour les services ferroviaires, qui ne sont en rien plus exigeants que ceux que l'on trouve chez la majorité de nos voisins européens.

Tableau Premier Groupe d'axes Intercités

Légende :

- Sont soulignées les villes pouvant a priori être têtes de ligne.
- Kilométrage : un point d'interrogation associé indique un kilométrage approximatif. Le kilométrage total n'est pas la somme des km partiels étant donné les tronçons figurant sur plusieurs axes
- Un mot **surchargé** dans la colonne « Etat » signale une non exploitation ou une fermeture de la ligne ou une voie déposée

Nord		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<p><u>Paris Creil Amiens Arras</u> <u>Lens Lille Roubaix</u> <u>Tourcoing</u> (Kortrijk Gent Bruxelles) 131 km jusqu'à Amiens, 130 km ? au delà 3 Régions : IdF, Picardie, NPC + liaisons avec l'Angleterre</p>	<p>Double voie électrifiée supportant un trafic diversifié, doublé par LGV</p>	<p>Axe structurant national et international</p>
<p>(Paris Creil) <u>Amiens</u> <u>Abbeville Boulogne Calais</u> <u>Dunkerque</u> (Belgique) 131 km jusqu'à Amiens, 214 km au delà 3 Régions : IdF, Picardie, NPC + liaisons avec l'Angleterre</p>	<p>A moderniser, électrifier au Nord d'Amiens. Double voie entre Amiens et Calais, voie unique ensuite.</p>	<p>Maillage avec différentes lignes, desserte de nombreuses villes et du littoral. Liaisons à Boulogne, Calais, Dunkerque avec Eurostar et ferry pour l'Angleterre, prolongation vers la Belgique</p>
<p><u>Dunkerque Hazebrouck</u> <u>Lille Valenciennes,</u> <u>Aulnoye, Charleville-</u> <u>Mézières Metz Strasbourg</u> 600 km 4 Régions : Nord-Pas-de-Calais, Champagne-Ardennes, Lorraine, Alsace</p>	<p>Double voie électrifiée supportant un trafic diversifié et desservant une série d'agglomérations importantes Usage inégal suivant tronçons. Ligne avec trafic fret important A moderniser entre Charleville et Metz</p>	<p>Liaisons internationales et maillage entre axes européens Malgré la concurrence du TGV pour les liaisons entre pôles extrêmes, la ligne conserve tout son intérêt pour la desserte entre villes proches, et pour un train de nuit. Tronçonnage possible de desserte Lille Metz et Metz Strasbourg. Maillage avec nombreuses radiales évitant le passage par Paris et avec des lignes transfrontalières</p>

<p>Calais Saint-Omer Hazebrouck Béthune <u>Lens</u> Henin-Beaumont <u>Douai</u> <u>Valenciennes</u> (Belgique) 175 km <i>Nord Pas de Calais, + Angleterre Belgique</i></p>	<p>Double voie électrifiée</p>	<p>Desserte de l'ex bassin minier très dense et de Calais, le port principal d'accès voyageur à la Grande Bretagne</p>
<p><u>Reims Charleville-Mézières</u> Givet (Namur-TGV) 150 km en France <i>1 Région : Champagne Ardennes et la Belgique</i></p>	<p>Double voie non électrifiée. Desserte de Charleville à Givet. Réouverture Givet Namur étudiée par la Région Champagne)</p>	<p>Desserte de la vallée de la Meuse, active et peuplée. Barreau international. Mise en relation entre 2 LGV et maillant le réseau classique</p>
Est		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<p><u>Paris Epernay Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François Bar-le-Duc, Lérrouville Metz Forbach ou Nancy Strasbourg</u> 172 km jusqu'à Châlons, 117 km Châlons Lérrouville, 65 km en + pour Nancy ou Metz 150 km pour Nancy Lunéville Reding Strasbourg <i>5 Régions : IdF, Picardie, Champagne, Lorraine, Alsace</i></p>	<p>Double voie électrifiée Lignes en état satisfaisant</p>	<p>Radiale en provenance de Paris, doublée par LGV, mais gardant un fort impact entre trois régions et nombreuses lignes</p> <p>Liaison internationale vers Saarbrücken Mannheim (Rhin) donnant accès à Heidelberg, Franckfurt.</p>
<p>(Paris) Lérrouville Toul Frouard Nancy Lunéville Saverne <u>Strasbourg</u> 150 km <i>Régions : idem ci-dessus</i></p>	<p>Double voie électrifiée Lignes en état satisfaisant</p>	<p>Radiale en provenance de Paris, doublée par LGV, mais gardant un fort impact entre trois régions et nombreuses lignes</p>
<p><u>Luxembourg Thionville Metz Nancy Toul Neufchâteau Dijon</u> 350 km <i>3 Régions : Bourgogne, Champagne-Ardennes, Lorraine</i></p>	<p>Double voie électrifiée, mais sinueuse et vétuste (zone de Neufchâteau) à moderniser (entre Toul et Dijon)</p>	<p>Axe Nord Sud important Liaison entre capitales régionales. Peut être utilisée par des liaisons prolongées en particulier vers le Sud (en concurrence cependant avec axe Epinal Belfort et LGV).</p>

<p>(Luxembourg) <u>Nancy</u> <u>Blainville Epinal Lure</u> <u>Belfort M�eroux TGV</u> Nancy frontière suisse : 200 km 3 Régions : Lorraine Franche Comté, Alsace</p>	<p>Double voie, mais dessertes partielles. Non électrifiée au sud d'Epinal. Etude chiffrant à 1,3 milliards la modernisation Nancy Belfort (1h35 contre 2h15) ; 500 000 � au contrat de projet 07/13 pour �lectrification Epinal Belfort</p>	<p>Liaison directe entre le Luxembourg, le sillon lorrain et la vallée du Doubs, le Haut-Rhin. Accès de la Lorraine à la LGV Rhin Rhône Intérêt pour la Suisse aussi</p>
<p><u>Paris Troyes Chaumont</u> <u>Langres Vesoul Lure</u> <u>Belfort</u> (Suisse, <u>Mulhouse</u>) 443 km 3 Régions : IdF, Champagne-Ardennes, Franche-Comté + Suisse</p>	<p>Double voie Doublement par un projet de LGV par la vallée du Doubs</p>	<p>Ligne gardant tout son intérêt, même après réalisation des LGV, par la desserte interurbaine assurée (4 chefs lieux de Département), le maillage avec les autres lignes, le trafic de fret. Peut aussi assurer du train de nuit</p>
<p><u>Amiens Laon Reims</u> <u>Châlons- en-Champagne</u> <u>St- Dizier Chaumont Dijon</u> 475 km 3 Régions : Picardie, Champagne-Ardennes, Bourgogne</p>	<p>Double voie Exploitation tronçonnée</p>	<p>Lien entre capitales régionales et grandes villes, évitant le passage par Paris, insuffisamment exploité. Maillage avec nombreuses radiales</p>
<p><u>Lauterbourg Strasbourg</u> <u>Mulhouse Besançon Bourg-en-Bresse Lyon</u> 490 km ? 4 Régions : Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes</p>	<p>Electrifié Double voie, sauf entre Mouchard et St Amour</p>	<p>Ligne gardant tout son intérêt, même après réalisation des LGV, par la desserte interurbaine assurée, le maillage avec les autres lignes, le trafic de fret. Peut aussi assurer du train de nuit</p>
<p><u>Paris Dijon, D�le Vallorbe</u> 460 km 3 Régions : IdF, Bourgogne, Franche-Comté + Suisse</p>	<p>Double voie électrifiée jusqu'à D�le, en majorité voie simple électrifiée ensuite</p>	<p>Ligne gardant tout son intérêt, même après réalisation des LGV, par la desserte interurbaine assurée, le maillage avec les autres lignes, le trafic de fret. Peut aussi assurer du train de nuit</p>
<p><u>Dijon, Beaune, Chagny, Chalon, Macon, Lyon</u> 200 km Bourgogne, mais concerne aussi Centre et tout l'Est</p>	<p>Double voie électrifiée Doublement par un projet de LGV</p>	<p>Liaison entre deux capitales régionales, qui peuvent offrir de nombreuses correspondances Maillage avec plusieurs radiales Axe structurant Nord Sud</p>

Dijon, Beaune, Chagny, Montchanin, Nevers (Vierzon Tours Nantes) 220 km <i>Régions : Bourgogne, mais concerne aussi Centre et tout l'Est</i>	Double voie Desserte interrégionale Tours Dijon nouvelle	Liaison entre deux capitales régionales, qui peuvent offrir des correspondances Maillage avec plusieurs radiales Liaison Est Ouest Atlantique dans une zone qui en manque
Sud-est		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
(Paris) Macon Bourg-en-Bresse Bellegarde Genève 190 km <i>Région Rhône-Alpes et Suisse</i>	Macon Bourg : voie double, simple ensuite. Electrifié. La Cluse Bellegarde en cours de travaux pour réouverture pour un trajet Paris Genève TGV plus direct	Desserte en TGV de Genève. Lien avec le réseau suisse. Intérêt d'une voie en périphérie du nœud lyonnais
Lyon Ambérieu Culoz Bellegarde Genève 170 km Région Rhône-Alpes et Suisse	Double voie électrifiée	Lien Suisse, sillon rhodanien
(Paris) Lyon Chambéry Montmélian St-Jean-de-Maurienne Modane (Turin) 240 km <i>Région Rhône-Alpes et Suisse</i>	Electrifié. Voie double jusqu'à St André, puis voie unique → Chambéry, puis double voie. Tunnel de Modane en cours d'agrandissement pour développer le ferroutage. Projet de LGV	Liaison France Italie fret et voyageurs (avec trains de nuit). Voie radiale importante en Rhône Alpes
(Paris) Lyon St-André-le-Gaz Grenoble 130 km <i>Région Rhône-Alpes</i>	Double voie électrifiée	Accès à Paris pour Grenoble. Liaison entre les deux plus grandes villes de Rhône Alpes
Valence Grenoble Chambéry Aix-les-Bains Annecy Genève 260 km <i>Région Rhône Alpes et Suisse</i>	Voie unique de Valence à Moirans, double -> Montmélian Chambéry, simple entre Annecy Genève Valence Grenoble en cours d'amélioration	Axe alpin Nord Sud, reliant des villes dynamiques et maillant le réseau Investissements confirmés au plan de relance sur Grenoble Montmélian

Lyon Valence Avignon <u>Marseille</u> 350 km <i>Rhône-Alpes et PACA</i>	Double voie électrifiée. Doublé pour le fret par la double voie rive droite Doublé par LGV	Axe structurant et maillant le réseau alpin.
(De Grenoble) Aix <u>Marseille</u> 37 km PACA, prolongement de ligne venant de Rhône-Alpes	Aix Marseille vient de faire l'objet d'importants travaux (doublement partiel, modernisation)	Desserte interurbaine importante, se situant sur un itinéraire direct soulageant le sillon rhodanien
Marseille Toulon Nice Vintimille (Italie) 260 km PACA, + Italie	Double voie électrifiée. Saturation par le trafic voyageurs Investissements Plan de Relance sur Marseille Aubagne Toulon et 3 ^{ème} voie Antibes Cagnes. Projet de LGV, tracé non arrêté	Seul axe ferroviaire desservant une zone très touristique, avec une population âgée importante. Liaison avec l'Italie
Marseille Nîmes <u>Montpellier</u> Sète <u>Béziers</u> Narbonne <u>Perpignan</u>, Port- Bou (<u>Barcelone</u>) 380 km <i>PACA et Languedoc- Roussillon + Espagne</i>	Double voie électrifiée Desserte locale insuffisante Divers projets de doublage par LGV (Nîmes Montpellier + travaux Perpignan Figueras	Utilisations multiples d'où saturation Cette ligne est maillée avec de nombreuses liaisons venant du Nord.
Centre Sud		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
Paris Gien Nevers Moulins <u>Clermont-Ferrand</u> 420 km <i>Régions : IdF, Centre, Bourgogne, Auvergne</i>	Double voie électrifiée	Accès principal à l'Auvergne depuis la Région Parisienne. Maillage avec de nombreuses voies Est Ouest
<u>Paris Orléans</u> Vierzon Chateauroux <u>Limoges</u> Brive Cahors <u>Toulouse</u> , dite (POLT) Paris Limoges 400 km Limoges Toulouse 310 km <i>IdF Centre Limousin Midi- Pyrénées</i>	Double voie électrifiée. Relèvement de vitesse par suppression de PN	Principale voie desservant tout le versant Ouest du Massif central et reliant 3 capitales de région à Paris ainsi que plusieurs chefs lieux de département. Maillage avec de nombreuses voies Est Ouest

<p><u>Nantes Angers Tours Vierzon, Bourges Nevers Lyon</u> (Et affluent Nevers Le Creusot Chagny Dijon) 650 km <i>5 Régions : Pays de la Loire, Centre, Bourgogne, Auvergne, Rhône-Alpes</i></p>	<p>Axe rapide transversal électrifié jusqu'à Bourges. Electrification Bourges Saincaize confirmée par plan de relance. Nécessité de moderniser l'infrastructure entre la vallée de l'Allier et la vallée Saône Rhône (choix de tracé à faire)</p>	<p>Liaison entre péninsule Armorique, le Centre et le Sud Est Maillage avec plusieurs radiales Extension de dessertes Intercités possibles vers, Clermont, la Bretagne Sud, les Alpes, la Suisse (trains de nuit) etc... Potentiel fret entre ports atlantiques et Rhône-Alpes</p>
<p><u>(Paris Vierzon) Marmagne Montluçon</u> 100 km <i>2 Régions : Centre Auvergne</i></p>	<p>Voie unique avec un bon tracé</p>	<p>Cet axe, à cheval sur plusieurs régions, permet des dessertes rapides depuis Paris et raccorde une partie de l'Allier. Son prolongement permet de desservir la Corrèze et la Creuse et de rejoindre au sud l'axe Brive - Clermont-Ferrand</p>
<p><u>Nantes Angers Saumur Tours Blois Orléans</u> 309 km <i>2 Régions : Pays de la Loire, Centre</i></p>	<p>Double voie électrifiée. Tracé rapide et trains performants. Parcourue par trains nationaux, TER, et trains rapides à bon niveau de service (Aqualys et Interloire)</p>	<p>Axe principal des Régions Centre et Pays de la Loire Mise en relation de radiales importantes</p>
<p>Grand Périphérique Sud Est Bassin Parisien <u>Orléans, Montargis, Sens, Troyes, Chalons-en-Champagne</u> (Reims) 280 km ? <i>3 Régions : Centre, Bourgogne, Champagne-Ardennes</i></p>	<p>Axe hors service. Intérêt des régions pour rouvrir Orléans Montargis, desservir aéroport de Vatry, entre Chalons et Troyes</p>	<p>Liaison Vallée de la Loire, Centre avec Est et Reims Maillage avec plusieurs radiales évitant le passage par Paris Desserte de Pôles logistiques et Zones céréalières Utilisation par convois fret venant du Nord vers Centre et Massif Central</p>
<p>(Clermont) <u>St-Etienne Lyon</u> 50 km jusqu'à l'axe rhodanien (Givors)? 1 Région : <i>Rhône-Alpes</i></p>	<p>Voie double électrifiée Rhône Alpes s'intéresse au périurbain St Etienne.</p>	<p>Liaison entre 2 grandes villes. Partie d'un itinéraire Clermont St-Etienne vallée du Rhône</p>
<p><u>Clermont-Ferrand Arvant</u> 60 km <i>Auvergne</i></p>	<p>Double voie jusqu'à Arvant</p>	<p>Tronçon commun à 3 voies reliant le Massif Central et Clermont à Nîmes, Béziers, Toulouse. Réseau structurant pour le Massif Central</p>

Tessonnières St- Sulpice Toulouse 58 km <i>Midi-Pyrénées</i>	Axe commun à plusieurs liaisons, en cours de doublement entre Toulouse et St Sulpice	Liaison du Midi Pyrénées vers trois directions : 1) Castres, 2) Albi Rodez, 3) vers Figeac Brive, vers Aurillac, et ensuite Clermont. Axe structurant pour le Massif Central
Bordeaux Périgueux, Limoges, Guéret, Montluçon, Gannat, Roanne, Lyon 629 km <i>4 Régions</i> <i>Aquitaine, Limousin, Auvergne, Rhône-Alpes</i>	Voie unique à l'Est de Périgueux Amélioration récente du matériel et temps de parcours sous initiatives interrégionales, mais pas de l'infrastructure. Régénération confirmée sur Limoges Guéret au Plan de relance	Désenclavement et desserte de nombreuses villes Maillage avec nombreuses radiales. Des améliorations de l'infrastructure en plusieurs phases auraient un impact sur la fréquentation
(Bordeaux) Périgueux Brive Tulle 110 km <i>2 Régions</i> <i>Aquitaine, Limousin</i>	Voie unique à l'Est de Périgueux Exploitation tronçonnée	Désenclavement et desserte de nombreuses villes Maillage avec nombreuses radiales
Sud-ouest		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
Tours Chatelleraut Poitiers Angoulême Bordeaux Dax Hendaye Tours Bordeaux 350 km + Bordeaux Hendaye 235 km <i>Centre Poitou-Charentes</i> <i>Aquitaine et Espagne</i>	Double Voie électrifiée. Trafic chargé, dont fret, pénalisant les liaisons TER entre Tours et Bordeaux. Augmentation de capacité envisagée au plan de relance sur Bordeaux Espagne. Importants investissements ferroviaires côté Espagnol et ensuite côté français (LGV)	Voie radiale importante, maillant le réseau, reliant des villes de bonne taille. Axe international, trains de nuit
(Espagne) Bayonne Pau Tarbes Toulouse 320 km <i>2 Régions surtout concernés : Aquitaine et Midi- Pyrénées, 3 avec Pays Basque espagnol, Méditerranée et vallée du Rhône</i>	Electrifié. Voie unique de Bayonne à Puyoo, double voie au delà	Liaison entre deux pôles urbains importants (toulousain et basque), avec la desserte d'un chapelet de villes en piémont pyrénéen Prolongation de desserte Intercités vers l'arc méditerranée et la vallée du Rhône. Intérêt de se raccorder aux futures LGV françaises et espagnoles

(Bordeaux) Dax Puyoo (Pau Tarbes) 30 km <i>Région Aquitaine</i>	Double voie électrifiée	Liaison Nord et Bordeaux avec villes du piémont pyrénéen
Bordeaux Agen Marmande Toulouse Carcassonne Narbonne 410 km 3 Régions : <i>Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon</i>	Double Voie électrifiée Doublement Bordeaux Toulouse envisagé par LGV	Maillage entre réseau atlantique et méditerranéen
Toulouse Foix Latour-de-Carol , (Barcelone) 160 km <i>Région Midi-Pyrénées et Espagne</i>	Simple voie électrifiée	Seule traversée ferroviaire des Pyrénées, avec problème de différence d'écartement des rails. Axe central du département de l'Ariège. Accès aux stations de tourisme et Andorre.
Ouest		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
Nantes Clisson la Roche-sur-Yon La Rochelle Saintes Bordeaux 376 km 3 Régions <i>Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine</i>	Tracé roulant, mais infrastructure vieillie et à la vitesse autorisée limitée. Electrifié entre Nantes et la Roche-sur-Yon. Travaux de modernisation faits sur Rochefort la Rochelle	Littoral en développement et Villes dynamiques Accès de la Bretagne et du littoral atlantique aux LGV vers l'Espagne et Toulouse. Extension des dessertes Intercités possible vers les Pyrénées, la Bretagne Sud, etc...
(Paris Tours) Poitiers Niort La Rochelle 150 km <i>Région Poitou-Charentes</i>	Double voie électrifiée avec un court tronçon à une voie. A déjà fait l'objet de travaux récents de relèvement de vitesse	Axe central reliant le Poitou-Charentes à l'extérieur et mettant en relation 3 des 4 chefs lieux de département de la Région
(Nantes) Clisson Cholet Bressuire Parthenay Poitiers Montmorillon Limoges 342 km 3 Régions <i>Pays de la Loire, Poitou-Charentes Limousin</i>	Voie unique non électrifiée entre Clisson et Cholet, déposée entre Cholet et Parthenay, utilisée partiellement par du fret entre Parthenay et Poitiers Poitiers Limoges fait l'objet de travaux pour réduire le temps de trajet (confirmé au plan de relance) et d'un projet de LGV. Les dessertes fer Nantes Cholet et Poitiers Limoges doivent être renforcées	Liaison entre trois capitales de Région entre la côte Atlantique et le Massif Central, recoupant plusieurs radiales importantes. Trafic fret potentiel bois, matériaux de carrière, céréales

<p><u>Paris Chartres Le Mans</u> <u>Sablé Angers Ancenis</u> <u>Nantes St-Nazaire</u> 211 km jusqu'au Mans +185 km pour Nantes et 64 km jusqu'à St-Nazaire, soit 460km <i>4 régions : IdF, Centre, Basse-Normandie, Pays de la Loire</i></p>	<p>Double voie électrifiée, de bonne qualité, doublée jusqu'au Mans par LGV avec projet de LGV entre Le Mans et Sablé. Des études sont menées entre Angers et Nantes pour augmenter la capacité de la double voie existante, qui ne peut assurer d'une manière satisfaisante les besoins TER</p>	<p>Cette ligne joue des rôles multiples : desserte périurbaine, mise en relation de villes importantes et maillage avec d'autres voies au tracé périphérique par rapport à Paris. Desserte de la côte atlantique en forte croissance, directement (le Croisic) ou par correspondance (Pornic, St-Gilles-Croix-de-Vie, les Sables-d'Olonne) Utilisation pour le fret significative, sur Angers Nantes</p>
<p><u>(Paris Chartres Le Mans)</u> <u>Laval Rennes St-Brieuc</u> <u>Morlaix Brest</u> 374 km Paris Rennes (dont 163 km Rennes Le Mans) + 248 km ensuite <i>5 régions : IdF, Centre, Basse Normandie, Pays de la Loire, Bretagne</i></p>	<p>Double voie électrifiée, de bonne qualité, doublée jusqu'au Mans par LGV avec deux projets : LGV entre le Mans et Rennes, et des gains de vitesse sur ligne classique entre Rennes et Brest (confirmé au plan de relance)</p>	<p>Cette ligne joue des rôles multiples : desserte périurbaine, mise en relation de villes importantes et maillage avec d'autres voies au tracé périphérique par rapport à Paris. Utilisation pour le fret significative.</p>
<p><u>(Paris Chartres Le Mans</u> <u>Laval Rennes) Vannes,</u> <u>Lorient, Quimper</u> 374 km jusqu'à Rennes + 250 km ensuite <i>5 régions : IdF, Centre, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Bretagne</i></p>	<p>Double voie électrifiée, de bonne qualité, doublée jusqu'au Mans par LGV avec deux projets : LGV entre Le Mans et Rennes, et des gains de vitesse sur ligne classique entre Rennes et Brest (confirmé au plan de relance)</p>	<p>Cette ligne joue des rôles multiples : desserte périurbaine, mise en relation de villes importantes et maillage avec d'autres voies au tracé périphérique par rapport à Paris. Desserte de la côte Sud bretonne, active et en développement Utilisation pour le fret significative.</p>
<p><u>Brest Quimper</u> (Lorient Vannes Nantes) 102 km entre Brest et Quimper <i>Bretagne, + intérêt côte atlantique</i></p>	<p>Vannes Lorient Quimper est parcouru par des TGV et par des TER. Et doit être modernisé pour réduire le temps d'accès à Paris. Mais Quimper Brest, à voie unique n'est pas électrifié.</p>	<p>Brest Quimper permet de relier les axes côtes Nord et Sud Bretagne, et de développer des liaisons de Brest, 2^{ème} aire urbaine bretonne (près de 300 000 habitants) avec le littoral Bretagne Sud et Atlantique, en forte densification. Un projet d'électrification est porté par des élus, mais est probablement mis de côté du fait des engagements régionaux pour la LGV Le Mans Rennes. La desserte TER (6AR/jour) va être doublée, plus création de Nantes – Brest en matériel bi-mode.</p>

<p>Paris Mantes-la-Jolie Evreux Lisieux Caen Carentan Cherbourg 371 km <i>3 Régions : IdF, Haute et Basse-Normandie</i></p>	<p>Double voie électrifiée, modernisée, mais saturation en banlieue parisienne : ligne supplémentaire décidée entre Nanterre et Mantes-la-Jolie. Rectification de tracé entre Bernay Evreux Mantes (gain 20 mn)</p>	<p>Artère centrale de la Basse-Normandie et accès à Caen et Cherbourg (ferry pour l'Angleterre et l'Irlande). Maillage avec autres lignes. Desserte d'une zone touristique importante</p>
<p>Paris Rouen Le Havre 228 km <i>2 Régions Ile-de-France et Haute-Normandie</i></p>	<p>Double voie électrifiée. Ligne à renforcer entre Poissy et Mantes + modernisation Projet d'accès TGV</p>	<p>Accès principal de la Haute Normandie, desservant les deux grandes villes de la Région</p>
<p>Périphérique Sud Ouest Bassin Parisien Rouen Oissel Louviers Evreux Dreux Chartres Orléans 200 km ? <i>2 Régions : Haute-Normandie, Centre</i></p>	<p>Louviers Evreux, défermé : travaux de remise en service évalué à 135 millions hors PN. Evreux Dreux Chartres hors service. Chartres Orléans, toujours utilisé par fret avec programme de réouverture voyageurs. Volonté des Régions de remise en service aux deux extrémités de l'axe (Chartres Orléans, Rouen Evreux), soit sur les 2/3 du linéaire</p>	<p>Liaison inter capitales de Région Maillage avec plusieurs radiales évitant le passage par Paris Desserte d'une « grande banlieue » parisienne. Transit du fret (céréales, conteneurs) ports de la Basse Seine et Orléans, pôle logistique et Région Centre, zone céréalière, évitant le nœud parisien saturé, qui cause des retards aux convois</p>
<p>Rouen, Oissel, Serquigny, Caen, Lison, St-Lô, Rennes, Nantes 566 km <i>4 Régions : Pays de la Loire, Bretagne, Basse-Normandie, Haute-Normandie</i></p>	<p>Caractéristiques variables, tracés tortueux (360 km à vol d'oiseau). Non électrifié entre Oissel et Serquigny, entre Lison et Dol. Améliorations récentes de desserte sur plusieurs tronçons Réflexions des régions sur un nouvel axe rapide entre Nantes et Rennes. Mais ce même type de réflexion serait à lancer sur d'autres parties</p>	<p>Lien entre 4 capitales régionales, dans le prolongement de Bordeaux Nantes. Maillage avec nombreuses radiales. La liaison Nantes Caen est actuellement plus rapide par le Mans, mais il est nécessaire de disposer d'une liaison rapide à proximité du littoral, dont la population s'accroît rapidement. Desserte de villes dynamiques. Potentiel touristique du littoral (atlantique, breton + Mont St-Michel).</p>

<p><u>Caen Alençon Le Mans</u> <u>Tours</u> 265 km 3 Régions <i>Basse-Normandie, Pays de la Loire, Centre</i></p>	<p>Double voie Desserte en voie d'amélioration avec l'aide des Régions, qui étudient aussi l'électrification de l'axe</p>	<p>Les deux aires urbaines d'extrémité sont dans les 20 plus grosses aires urbaines françaises. Maillage avec plusieurs radiales importantes</p>
<p><u>Rouen Amiens</u> (Arras Lens <u>Lille</u>) 120 km ? 2 Régions : <i>Haute Normandie, Picardie (Nord Pas de Calais)</i></p>	<p>Double voie électrifiée ; travaux de modernisation en 2008 sur voies et tunnels</p>	<p>Lien entre 3 capitales régionales et grandes villes, évitant le passage par Paris. Partie d'un grand axe rétro littoral Maillage avec nombreuses radiales</p>

Tableau Deuxième Groupe d'axes Intercités

Légende :

- Sont soulignées les villes pouvant a priori être têtes de ligne.
- Kilométrage : un point d'interrogation associé indique un kilométrage approximatif. Le kilométrage total n'est pas la somme des km partiels étant donné les tronçons figurant sur plusieurs axes
- Un mot **surchargé** dans la colonne « Etat » signale une non exploitation ou une fermeture de la ligne ou une voie déposée

Nord		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<u>Paris Creil Compiègne St- Quentin Aulnoye Maubeuge (Belgique)</u> 229 km 3 Régions : IdF, Picardie, Nord-Pas-de-Calais	Double voie électrifiée	Radiale maillant de nombreuses voies péri-h Parisienne. Desserte de nombreuses villes Ligne internationale reliant la zone de Maubeuge à Namur Liège
Sud-est		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
(Genève ou Lyon) <u>Annemasse Thonon Evian</u> (Suisse) 39 km <i>Rhône-Alpes et Suisse</i>	Voie unique, trafic limité à Evian Sans trafic au delà	Accès du sillon rhodanien à la haute vallée du Rhône et à la Suisse Fret
(Paris) Lyon Valence <u>Livron Aspres Gap</u> 144 km de Livron <i>Rhône-Alpes</i>	Voie unique	Maillage du réseau. Accès au Briançonnais et à la Préfecture des Hautes-Alpes
<u>Grenoble Aspres Château- Arnoux St- Auban Aix (vers Marseille)</u> 280 km 2 Régions Rhône-Alpes et PACA	Voie unique.	Itinéraire direct évitant pour certains le sillon rhodanien et permettant le désenclavement du massif alpin. Maillage avec l'axe desservant le Briançonnais. Potentiel touristique et autres Investissements annoncés au plan de relance

<u>Nice Digne Château-Arnoux St-Auban</u> 173 km <i>Région PACA</i>	Voie unique étroite	Accès vers le Nord à partir de la Côte d'Azur
<u>Nice Breil (Cuneo Turin)</u> 44 km <i>Région PACA et Italie</i>	Voie unique	Liaison reliant deux grandes villes
<u>Ajaccio Bastia</u> 158 km <i>Corse</i>	Voie unique	Liaison entre les deux chefs lieux de département et principales villes de Corse
Centre Sud		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<u>Tours Loches Chatillon La Châtre Châteauroux (Limoges)</u> 120 km <i>Centre</i>	Desserte fer jusqu'à Loches. Voie unique, partiellement utilisée	Liaison transversale entre deux radiales importantes, entre deux villes chefs lieux de département, permettant une liaison rapide entre vallée de la Loire et Limousin Berry, dans une zone peu équipée en ligne
<u>Poitiers Châteauroux</u> 110 km ? <i>2 Régions : Poitou-Charentes et Centre</i>	Voie unique utilisée par le fret jusqu'au silo de Jardres	Liaison entre une capitale régionale et un département voisin, entre deux radiales, qui permettrait des liaisons des liaisons entre Berry et Aunis. Potentiel d'évacuation des céréales vers ports atlantiques.
<u>(Paris Orléans Vierzon) Montluçon Eygurande (Ussel Tulle Brive)</u> 112 km <i>ligne à cheval sur 2 Régions : Auvergne Limousin</i>	Voie unique dont l'exploitation a été arrêtée au sud de Montluçon en déc 2007, du fait du manque d'entretien	Cet axe, à cheval sur plusieurs régions permettait des dessertes rapides depuis Paris et raccorde une partie de l'Allier, de la Corrèze et de la Creuse à des grands axes au Nord. Au Sud Eygurande est sur l'axe Brive Clermont
<u>(Clermont) Nevers Clamecy Auxerre Laroche Migennes St-Florentin Troyes</u> 210 km ? <i>Bourgogne, Champagne-Ardennes</i>	Non exploité entre Nevers et Clamecy et entre St-Florentin et Troyes Voie unique	Transversale Auvergne Bourgogne Champagne reliant aussi 3 chefs lieux de Département

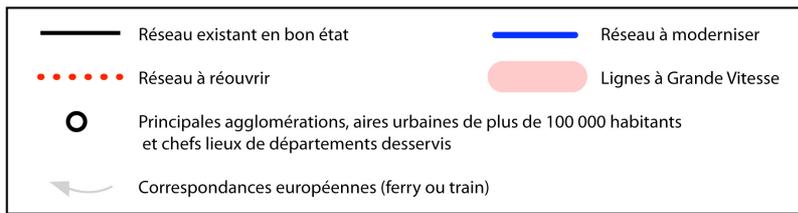
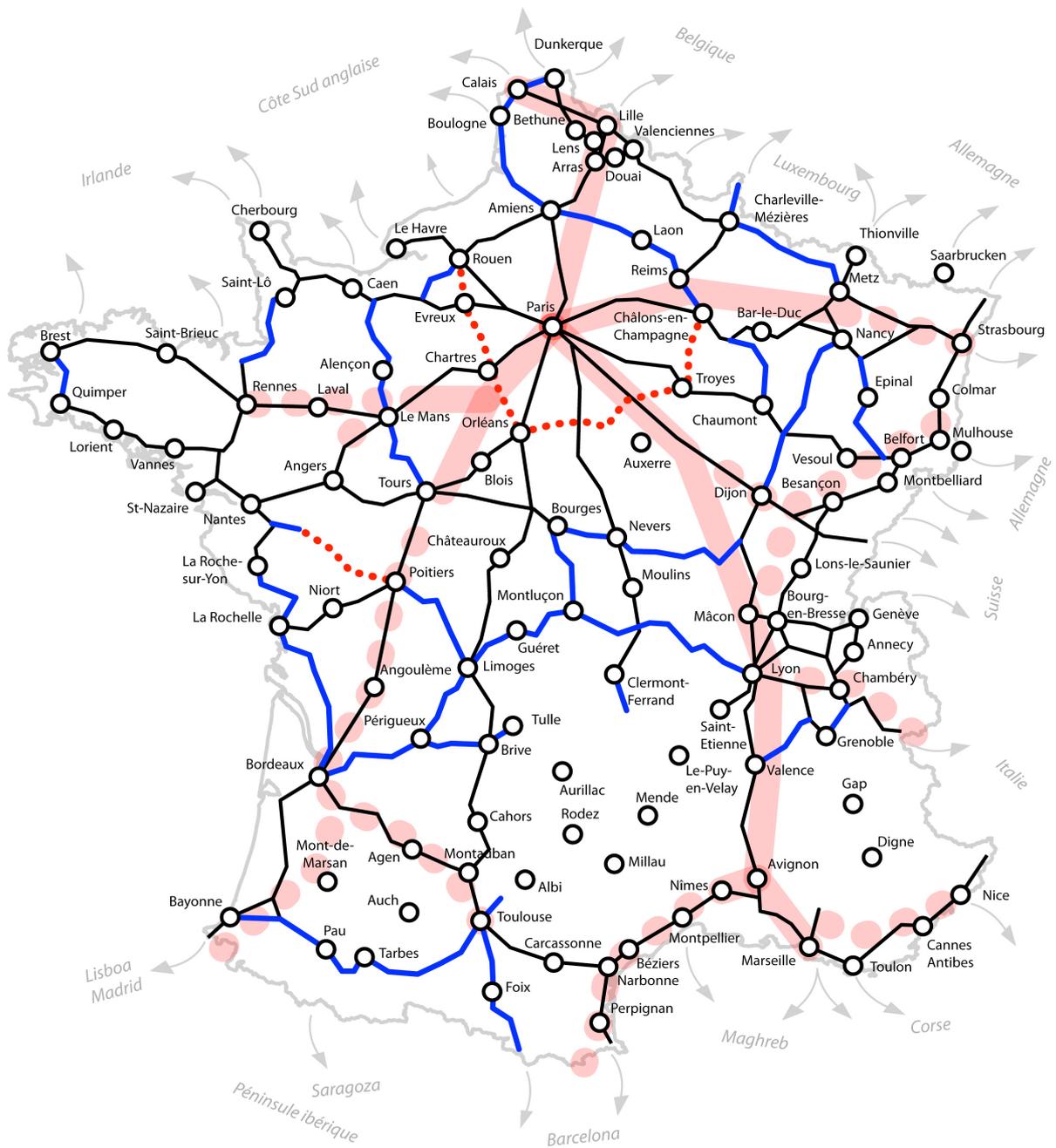
<p>(Clermont) Moulins Paray- le-Monial Montchanin (Dijon) 198 km <i>Auvergne Bourgogne</i></p>	<p>Clermont Dijon à l'étude par les Régions. Presque tout à 2 voies. La moitié du linéaire (entre Dijon et Chagny, entre Moulins et Clermont) a déjà de bonnes caractéristiques.</p>	<p>Axe permettant la liaison entre les capitales des régions Auvergne et Bourgogne et maillant le réseau en plusieurs points de correspondance</p>
<p>Clermont Pont-de-Dore Thiers Montbrison <u>St-Etienne</u> 145 km <i>2 Régions : Auvergne, Rhône-Alpes</i></p>	<p>Voie unique. Auvergne finance amélioration vers Thiers. Rhône-Alpes s'intéresse au périurbain St-Etienne. Régénération Clermont le Puy annoncée au plan de relance.</p>	<p>Liaison entre 2 grandes villes</p>
<p>(Clermont) Arvant, St-Georges-d'Aurac Langogne la Bastide Alès <u>Nîmes</u> 243 km <i>2 Régions : Auvergne, Languedoc- Roussillon</i></p>	<p>Voie unique. 13 M € pour remise en état prioritaire financée par Plan Rail Auvergne entre St Georges et limite Région Languedoc. Modernisation Alès Langogne confirmée au Plan de Relance (Langeac Langogne). Amélioration du tronçon Alès Nîmes en cours</p>	<p>Liaison Massif Central avec Languedoc Roussillon, Basse vallée du Rhône, mais surtout cabotage entre villes, dessertes périurbaines, accès aux trains rapides</p> <p>Réseau structurant pour le Massif Central</p>
<p>(Clermont) Arvant Neussargues Séverac Millau <u>Béziers</u> 330 km <i>3 Régions, Auvergne, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon</i></p>	<p>Voie unique électrifiée au sud d'Arvant. Ralentissements par manque de maintenance Installations électriques en bon état</p>	<p>Liaison Massif Central avec Midi Pyrénées, Roussillon, péninsule ibérique. mais surtout cabotage entre villes et dessertes périurbaines aux 2 extrémités, accès aux trains rapides</p> <p>Axe structurant pour le Massif Central</p>
<p>(Clermont Arvant) Neussargues Aurillac Figeac Capdenac Villefranche-de-Rouergue Tessonnières St- Sulpice <u>Toulouse</u> 281 km <i>2 Régions : Auvergne, Midi-Pyrénées,</i></p>	<p>Voie unique au sud d'Arvant . Régénéré entre Massiac et le Lioran (50 km ?) Régénération confirmée sur Clermont Aurillac Figeac au Plan de relance. Axe prioritaire pour les deux régions ?</p>	<p>Liaison Massif Central avec Midi Pyrénées, mais surtout cabotage entre villes et dessertes périurbaines, accès aux trains rapides</p> <p>Axe structurant pour le Massif Central</p>

<p>(Bordeaux Périgueux Brive) Tulle Meymac Ussel, Eygurande Laqueille Volvic Clermont 171 km 2 Régions <i>Limousin, Auvergne</i></p>	<p>Exploitation tronçonnée Travaux terminés entre Volvic et Laqueille. Plan Rail Auvergne débloque 8 M € pour Laqueille limite Limousin Région Limousin finance remise en état jusqu'à Ussel. Reste problème Ussel Tulle</p>	<p>Prolongement de Bordeaux Brive Tulle Désenclavement et desserte de nombreuses villes Maillage avec nombreuses radiales Peut être exploité en 2 parties articulées à Clermont. Des améliorations de l'infrastructure auraient un impact sur la fréquentation</p>
<p>Limoges Meymac (Ussel Volvic Clermont-Ferrand St- Etienne) 98 km <i>Limousin (intérêt Auvergne aussi)</i></p>	<p>Limoges Meymac en cours de rénovation dans le cadre Contrat de Plan</p>	<p>Liaison la plus courte pour Limoges Clermont, dont l'amélioration est prioritaire, pour mettre en relation deux capitales régionales aux dessertes en amélioration, l'une tournée vers l'Atlantique, l'autre vers le Rhône</p>
<p>Aurillac Viescamp St-Denis- près-Martel (Brive) 75 km <i>3 régions : Auvergne Midi-Pyrénées Limousin</i></p>	<p>Voie unique</p>	<p>Désenclavement vers l'Ouest du Cantal. Accès au TGV à Brive</p>
<p>Toulouse Albi Rodez Mende le Puy en Velais St Etienne Lyon 609 km 4 Régions : <i>Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Auvergne, Rhône-Alpes</i></p>	<p>Voie unique Trafic important aux deux extrémités, avec un tracé parfois tortueux. A exploiter en plusieurs séquences ?</p>	<p>Tracé non concurrentiel avec les tracés de vallée pour les liaisons bout en bout , mais fort impact</p> <ul style="list-style-type: none"> - Désenclavement, en mettant en relation 5 préfectures avec 2 métropoles - Maillage du réseau
<p>(Limoges) Brive Figeac Capdenac Rodez Séverac-le- Château (Millau Béziers) 205 km <i>Limousin Midi-Pyrénées, (mais concernant aussi Languedoc-Roussillon)</i></p>	<p>Voie unique</p>	<p>Maillage du réseau dans une zone peu équipée</p>

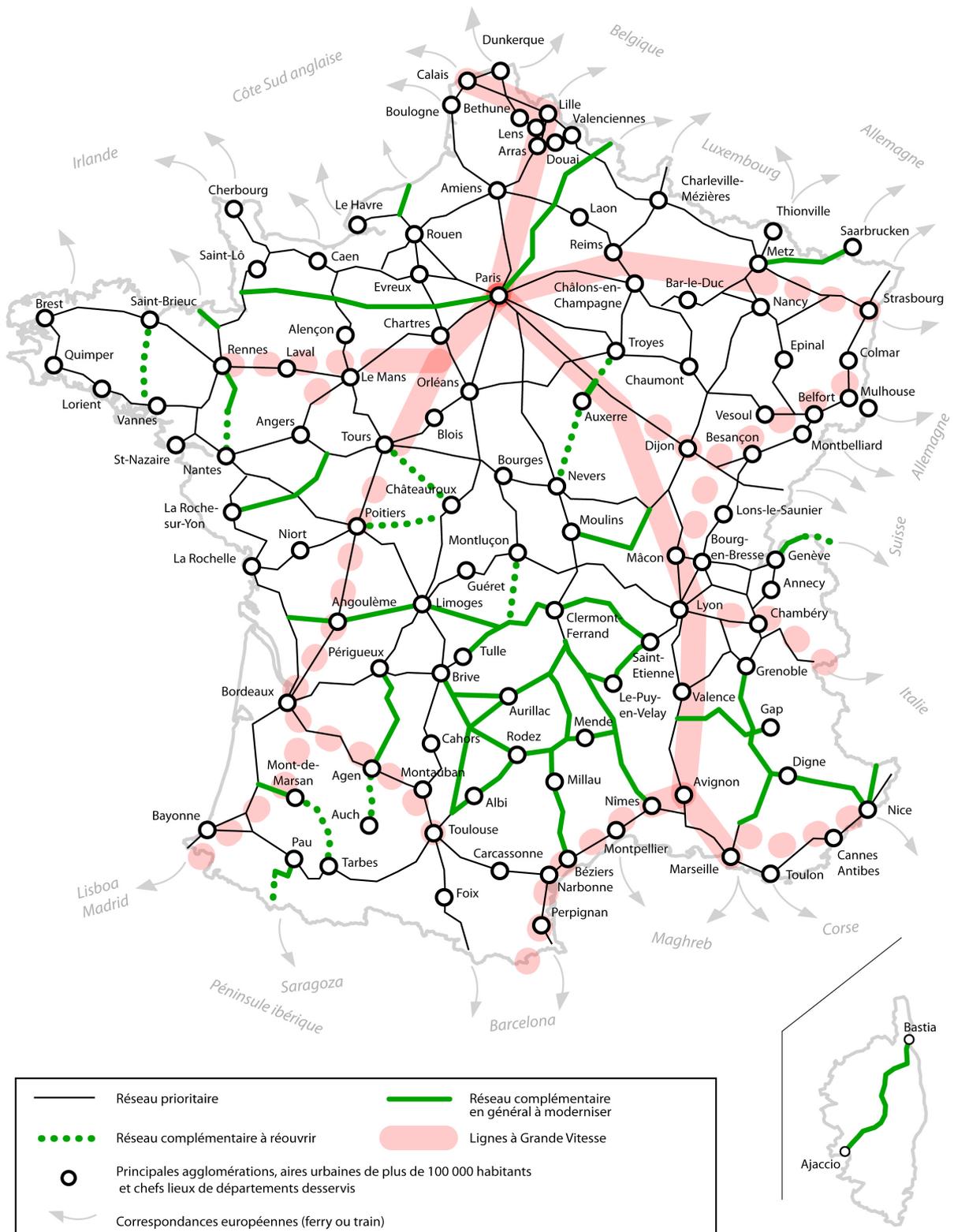
Sud-ouest		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<p>(Limoges) Périgueux Agen Auch 222 km 2 Régions principalement concernés : Aquitaine et Midi-Pyrénées (3 avec province espagnole)</p>	<p>Voie unique Périgueux Agen Voie déposée Agen Auch Ligne supprimée entre Agen et Tarbes (mais plus récemment entre Agen et Auch)</p>	<p>Desserte de 3 préfectures. Intérêt lié à l'arrivée du TGV en gare d'Agen, qui permettrait en particulier à Auch d'avoir une liaison rapide avec le Nord et la capitale Liaison maillant de grandes lignes Est Ouest, dans une grande zone mal desservie par le ferroviaire.</p>
<p>Limoges Angoulême Saintes (Rochefort La Rochelle) 199 km Limousin et Poitou-Charentes</p>	<p>Voie unique. Régénération entre Saintes et Angoulême prévue au plan de relance</p>	<p>Liaison entre radiales importantes, entre une capitale de Région et 2 chefs lieux de département. Accès à la côte en fort développement</p>
<p>(Bordeaux) Morcenx Mont-de-Marsan Aire-sur-Adour Tarbes (Toulouse) 138 km 2 Régions : Aquitaine et Midi-Pyrénées</p>	<p>Voie unique Utilisation fret seulement entre Mont de Marsan et Tarbes</p>	<p>Liaisons entre chefs lieux de département. Intérêt lié à l'arrivée du TGV à Mont-de-Marsan, qui permettrait en particulier à Tarbes d'avoir une liaison rapide avec le Nord. Axe permettant des liaisons directes de Tarbes, Lourdes, Lannemezan avec Bordeaux, sans passer par Dax, à condition de le prévoir dans le projet LGV.</p>
<p>Pau Oloron-Ste-Marie Canfranc (Espagne) 87 km : dont Pau Oloron 36 + 24 pour Bedous Aquitaine Espagne</p>	<p>En service jusqu'à Bedous. Voie unique que les régions/provinces des deux côtés de la frontière souhaitent voir remises en état . Nombreux ouvrages et pente jusqu'à 43 % Régénération Pau Oloron confirmée au plan de relance</p>	<p>Une des deux traversées fer de la chaîne des Pyrénées (hors traversées côtières). Donne accès à Zaragoza au Sud.</p>
Ouest		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<p>(Rennes) Dol St-Malo 25 km Région Bretagne</p>	<p>Double voie électrifiée pour le TGV. Accès aux anglo normandes</p>	<p>Accès aux anglo normandes. Permettrait de développer des liaisons entre côtes (St-Nazaire St-Malo)</p>

<p><u>(Tours) Saumur Thouars Bressuire la Roche-sur-Yon (les Sables-d'Olonne)</u></p> <p>154 km entre Saumur la Roche <i>3 régions : Centre Poitou-Charentes Pays de la Loire</i></p>	<p>Voie unique sauf Tours Saumur. Saumur Thouars, électrifié, utilisé par transport lourd carrière Thouars Bressuire utilisé par quelques TER Bressuire la Roche inutilisé par voyageurs depuis début 2009. La Roche les Sables électrifié La Vendée intéressée par une plateforme multi modale à Pouzauges</p>	<p>Axe permettant une liaison entre vallée de la Loire et la côte de Vendée</p>
<p><u>Nantes Châteaubriant Rennes (Normandie et Bretagne Nord)</u></p> <p>125 km <i>Pays de la Loire et Bretagne</i></p>	<p>Voie unique. Desserte TER au Nord. Réouverture engagée au Sud pour les voyageurs avec un tram train électrique, ce qui imposera un changement de train à Châteaubriant</p>	<p>Axe beaucoup plus court que le Nantes Rennes actuel . Peut permettre après rééquipement d'assurer un Nantes Rennes rapide</p>
<p><u>St-Brieuc Auray (Vannes)</u></p> <p>123 km <u>Bretagne</u></p>	<p>Tronçon central fermé et desserte fret au Nord et au Sud. Voie unique Desserte fret importante au Sud Etudes préalables faites pour une réouverture et volonté de la Région de préserver l'emprise .</p>	<p>Liaison entre deux chefs lieux de département, entre deux côtes en développement.</p>
<p><u>Paris Dreux Argentan Flers Vire Granville</u></p> <p>328 km <i>4 Régions : IdF, Centre, Haute et Basse Normandie</i></p>	<p>Double voie jusqu'à Argentan, puis voie unique Argentan Granville Desserte de banlieue électrifiée jusqu'à Dreux</p>	<p>Unique liaison vers Paris pour plusieurs villes. Accès de Paris à un littoral qui s'est urbanisé. La liaison permet un maillage du réseau</p>
<p><u>(Paris) Rouen Dieppe (Angleterre)</u></p> <p>60 km <i>Haute-Normandie et Royaume-Uni</i></p>	<p>Voie unique</p>	<p>D'intérêt national du fait de la liaison ferry Rouen Angleterre, s'insérant dans une liaison Région parisienne ou Orléanais vers l'Angleterre</p>

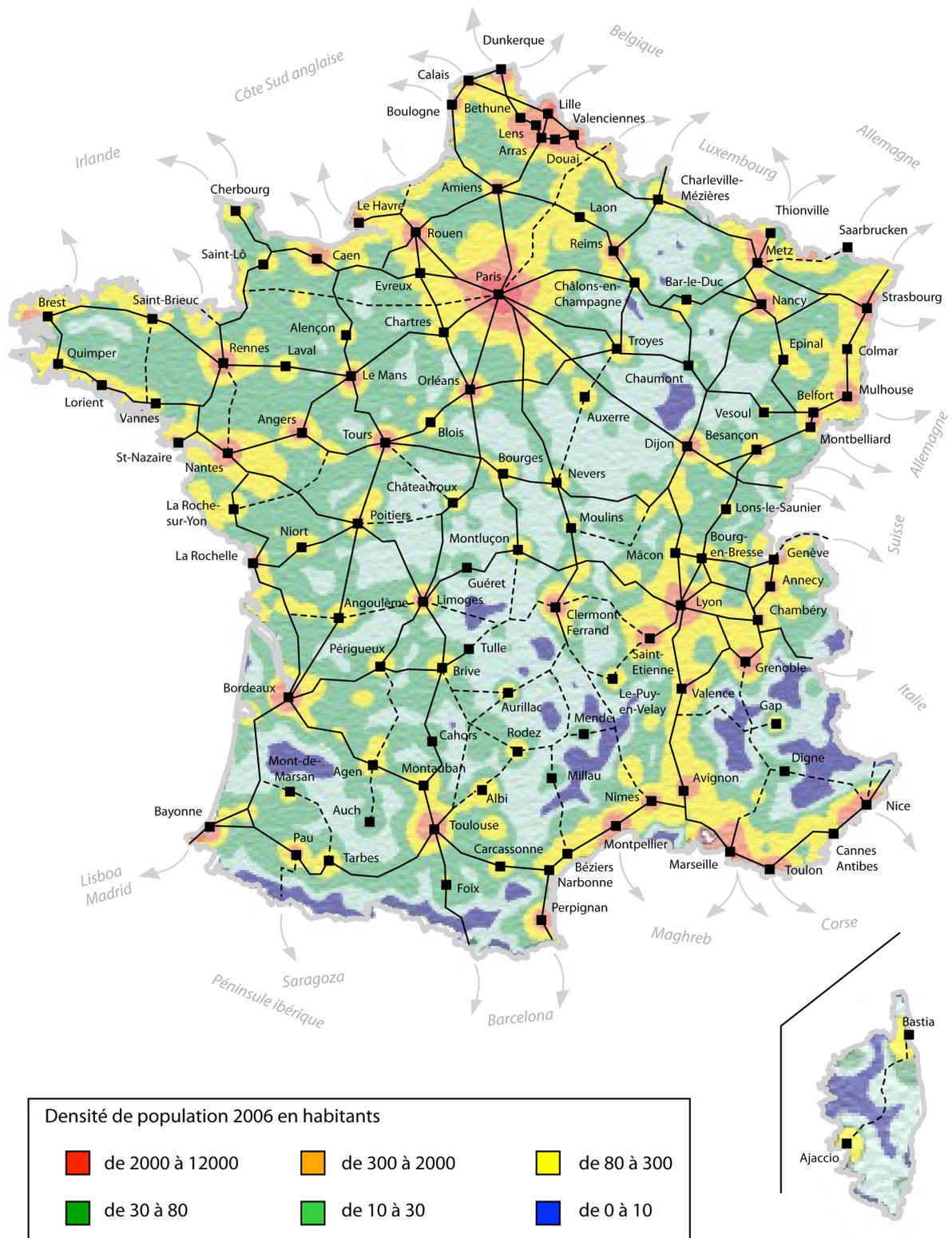
PREMIER GROUPE D'AXES INTERCITÉS



DEUXIÈME GROUPE D'AXES INTERCITÉS



UN RÉSEAU ADAPTÉ AUX DENSITÉS DE POPULATION



Fréquences de dessertes

1- Liaisons à courte distance (< 300 km)

Face à la route, le rail n'est pertinent que si les fréquences sont élevées. L'intervalle maximum doit être de l'ordre de l'heure ou de la moitié de la durée du trajet. Paris - Troyes constitue un bon exemple avec 14 dessertes en jour ouvrable de base et un temps de trajet de l'ordre de 1h30. L'augmentation de la productivité du matériel constitue la base de cette amélioration de la qualité du service.

2- Liaisons à moyenne distance (300-600 km)

Les critères ci-dessous doivent s'appliquer jusqu'à 600 km (voire 700 km si des métropoles régionales sont desservies, comme sur Bordeaux-Marseille).

6 relations directes constituent la grille minimale la plus pertinente à l'exemple de Strasbourg - Lyon, ou Paris - Belfort par la ligne classique après la mise en service du TGV Est européen.

Sur ces bases, la desserte des villes moyennes intermédiaires doit être au minimum de 4 relations quotidiennes à condition que les circulations soient correctement réparties dans le temps.

L'augmentation des dessertes directes peut être obtenue économiquement par juxtaposition de deux liaisons régionales assurées par TER Intercités reliant rapidement les grands centres urbains, selon le principe qui vient d'être établi en Rhône-Alpes avec la mise en œuvre du cadencement.

L'exemple du Paris – Granville montre que l'augmentation des fréquences entraîne une réduction du déficit.

Des économies d'exploitation peuvent aussi être obtenues en remplaçant les rames Corail tractées par des autorails, comme sur Paris – Granville. Ces autorails pourraient être de type AGC, mais avec un confort rehaussé à un standard « Grandes Ligne » (sièges, réservation possible des places, restauration, transport des bagages).

3- Liaisons à longue distance (> 600 km)

Malgré la concurrence supplémentaire de l'avion, le trafic ferroviaire augmente même avec des fréquences relativement faibles. Le « noyau dur » pour la qualité de ces relations peut être :

- une relation nocturne ;
- deux relations diurnes, une rapide avec les villes principales, une express dans des horaires complémentaires, desservant aussi les villes moyennes. Ces relations directes peuvent, le cas échéant, être créées en juxtaposant deux liaisons à plus courte distance.

Ce schéma est réalisé en été sur l'axe Alsace - Languedoc-Roussillon.

Ces qualités nécessaires pour les dessertes ont été établies à partir d'une étude FNAUT réalisée par Benoît Lejay sur les dessertes Lyon – Strasbourg et Lyon – Nancy – Metz résumée ci après.

1. Les trafics longue distance ont progressé de 585 et 472 voyageurs/jour respectivement sur les liaisons Bourgogne/Alsace-Méditerranée et Franche Comté - Rhône-Alpes, soit un taux de croissance 1997/2005 supérieur à 20%.

2 Le remplacement de deux trains Corail Metz - Nice par un TGV, puis d'un Corail Strasbourg - Nice par un TGV Strasbourg - Marseille a confirmé cette tendance mais ne s'est pas traduit par une discontinuité forte dans l'accroissement du trafic. Ceci prouve que l'offre Corail par voitures directes garde toute sa pertinence sur des longues distances.

3 Preuve supplémentaire de l'intérêt des voitures directes, la baisse du trafic entre 2002 et 2003 sur l'axe Alsace - Méditerranée : la clientèle n'a pas été sensible au gain de temps de la relation Corail + TGV par rapport à une relation directe Corail plus lente.

4. L'augmentation des fréquences et des relations directes améliore encore les résultats. Le rail enregistre ainsi d'excellentes performances sur la relation Bourgogne - Méditerranée (585 voyageurs/jour, +45% d'augmentation de trafic) avec une (Montpellier - Toulouse), deux (Nice) ou trois (Marseille) relations diurnes quotidiennes.

5 La comparaison des liaisons Alsace - Rhône-Alpes (six relations directes jusqu'en 2007 avec 379 voyageurs/jour et +21%) et Lorraine-Rhône-Alpes (trois relations directes, 303 voyageurs/jour et +1% seulement) conforte nettement cette analyse.

6 Le trafic baisse très sensiblement sur des distances plus faibles et les taux de croissance s'en ressentent : de 139 à 66 voyageurs/jour et de +8% à -8% sur les axes Alsace - Sud Franche-Comté ou Dijon/Saône et Loire. Les causes en sont le faible nombre de dessertes ou l'absence de liaison directe, et non un faible trafic potentiel comme en témoigne l'importance de la circulation sur les autoroutes parallèles.

Plus globalement, l'étude de Benoît Lejay montre que les dessertes de type Corail à caractère national conservent un intérêt commercial certain si :

- des relations directes sont assurées sur les longues distances ;
- de plus, des fréquences élevées sont offertes sur les trajets plus courts.

De l'étude des dessertes Lyon - Nancy/Metz et Lyon - Strasbourg avec leurs prolongements vers le Sud et des analyses de trafic ci-dessus, on peut déduire la grille des dessertes minimales attendue par la clientèle sur les itinéraires province-province.

Relations directes

1- Liaisons d'aménagement du territoire

Paris – Clermont-Ferrand – Béziers
/ Nîmes – Marseille

Strasbourg – Saint-Dié – Epinal

Clermont-Ferrand – Marseille

Paris – Périgueux
Aurillac
Rodez

Paris – Montluçon – Ussel

2- Liaisons à caractère de cabotage sur moyenne et longue distance

Orléans /

Nantes – Tours – Vierzon – Bourges – Lyon

Bordeaux – Limoges / Brive – Lyon

Dijon – Strasbourg (dans la perspective du TGV Rhin – Rhône qui assurera en parallèle le trafic « grandes lignes » à moyenne et longue distance)

Lille – Metz – Strasbourg (desserte complémentaire parallèle aux dessertes TGV Nord + Est)

Bayonne – Toulouse

Nantes – Bordeaux

Nantes – Rennes – Caen – Rouen

Chalons-en-Champagne – Nancy/Metz

Cherbourg – Caen – Le Mans – Tours

Bordeaux – Limoges / Brive – Lyon

Lyon – Grenoble – Gap – Briançon

Lyon – Grenoble – (Digne) - Marseille

Clermont-Ferrand – Toulouse

Nantes – Poitiers – Limoges

Paris – Metz / Nancy

Caen – Rennes

Le Havre – Rouen – Lille

3- Dessertes « Grandes lignes » à moyenne ou longue distance

Bayonne – Toulouse – Montpellier – vallée du Rhône – Lyon – Genève / Dijon
Marseille – Côte d'Azur

Reims /
Metz – Dijon – Lyon – vallée du Rhône – Marseille
Strasbourg /

Dijon – Lyon – vallée du Rhône – Marseille – Côte d'Azur/
Languedoc-Roussillon

Nantes – Bordeaux – Pays Basque /
Pyrénées /
Bassin toulousain

Brest – Quimper – Nantes – Bordeaux

Genève – Grenoble – Valence – vallée du Rhône – Provence-Côte d'Azur /
Languedoc-Roussillon

Remarque

Les autorités organisatrices régionales prennent de mieux en mieux en compte les liaisons entre deux régions consécutives. Les relations directes Dijon – Grenoble constituent un exemple récent.

En conséquence, sauf exception concernant des relations importantes aujourd'hui non prises en compte, la liste 2 ne propose que des relations concernant au moins trois régions.

Comment valoriser l'offre « grandes lignes »

FNAUT-Infos n°161, janvier-février 2008

Nous résumons ci-dessous la deuxième partie de l'étude de la FNAUT, pilotée par Jean Lenoir, sur la commercialisation du train : elle concerne l'offre ferroviaire à moyenne et longue distance hors TGV. La FNAUT souhaite le rétablissement de relations directes, l'amélioration des correspondances inévitables, la relance de la restauration à bord des trains, enfin le regroupement sous une même marque, l'exploitation en réseau et un effort de promotion de toutes les relations de type Corail, aussi indispensables aux voyageurs que les relations TGV et TER.

Les dessertes TGV assurées par la SNCF et les dessertes TER placées sous l'autorité des régions font l'objet d'améliorations régulières et reconnues par les voyageurs, qui les plébiscitent.

Mais il n'en est pas de même (voir FNAUT Infos n°153) des dessertes à longue distance "intermédiaires" entre TGV et TER, qui sont assurées par la SNCF de manière très hétérogène par de nombreux types de trains.

- Les relations assurées par trains Corail TéoZ et Lunéa ont été améliorées.
- Les autres, alors qu'elles couvrent une large partie du territoire national, souffrent de nombreuses faiblesses : fréquences souvent trop limitées, fractionnement des relations à longue distance, organisation et qualité déficientes des correspondances, information insuffisante sur les horaires, absence de restauration, suppression de services auto/train.

Ces faiblesses persistent, bien que des évolutions positives commencent à apparaître, en particulier sur les relations Paris - Cherbourg.

A noter cependant des efforts tarifaires récents en faveur des usagers des Corail Intercités, la modernisation du matériel sur Paris - Cherbourg/Deauville et la création d'un 4ème aller-retour quotidien Paris - Granville (qui a permis de réduire le déficit annuel de 3,5 à 1,2 million d'euros).

L'étude de la FNAUT a porté sur les améliorations ne nécessitant de la part de la SNCF ni investissements importants, ni dépenses d'exploitation élevées. L'objectif est d'augmenter la qualité des prestations en valorisant de manière économique les avantages du rail.

La SNCF estime qu'un changement de train constitue pour un voyageur un inconvénient équivalent à une durée supplémentaire de trajet de 1h30. Par suite, afin d'éviter des ruptures de charge, elle multiplie les circulations TGV sur les lignes classiques prolongeant les LGV, malgré l'évidente baisse de productivité du matériel, et dessert les villes moyennes par grandes zones, par exemple entre Montpellier et Perpignan.

D'autre part, à l'exemple des TGV "passe-Paris", elle combine des flux différents pour rentabiliser des relations directes à longue distance qui, sinon, ne justifieraient pas de dessertes spécifiques.

Mais dans le même temps, particulièrement depuis 2001, la SNCF multiplie les ruptures de charge sur les autres relations à caractère national. C'est même le cas sur des lignes à fort trafic potentiel non concurrencées par d'autres itinéraires desservis par TGV, par exemple Bayonne - Lourdes (deuxième cité hôtelière de France) - Toulouse. Ainsi, sur ces lignes, la SNCF applique un principe inverse de celui qui contribue au succès du TGV !

Relations directes

L'accélération de certaines relations (en particulier TéoZ, voir encadré ci-contre) s'est faite par suppression de relations directes mais aussi par suppression d'arrêts dans des villes moyennes (même Béziers, 125 000 habitants, ou Nîmes, 149 000 habitants), sans solution de remplacement pour les habitants de ces dernières, ce qui contribue à la faible utilisation du train.

La FNAUT demande donc que les relations directes soient rétablies et développées. Elles sont fortement souhaitées par la clientèle ferroviaire, en particulier les personnes âgées et handicapées, et constituent un attrait important du rail. Elles ne coûtent ni matériel, ni personnel de bord, ni sillons horaires supplémentaires.

Correspondances

Les correspondances inévitables doivent être mieux conçues et mieux mises en œuvre en pratique (quai à quai). Elles doivent être garanties, surtout quand les fréquences des dessertes concernées sont faibles. En cas de modification pour travaux, les horaires des trains en correspondance doivent être adaptés.

La mauvaise qualité des correspondances est bien illustrée par la relation Pau - Marseille. En 2007, quatre relations diurnes combinaient des TER ou Corail Intercités Pau - Toulouse et des TéoZ Toulouse - Marseille. Les durées de correspondance étaient, au mieux, respectivement de 43, 19, 54 et 11 minutes, donc dissuasives une fois sur deux.

La deuxième correspondance assurée (en 19 minutes) n'était possible que certains jours (pour les connaître, il fallait déchiffrer 6 colonnes d'horaires) : les autres jours, sa durée passait à 2h19. La quatrième correspondance (en 11 minutes) n'était possible que les vendredis et samedis : les autres jours, sa durée passait à 2h22 ; du 2 avril au 10 mai, le TéoZ étant avancé de 5 minutes, elle était impossible.

Un Corail arrivait à Toulouse à 10h37 ou 10h50 suivant les jours, sans assurer la correspondance avec un TéoZ quittant Toulouse à 10h37 ou 42 suivant les jours (9 colonnes précisaient les 19 conditions possibles de circulation de ce train).

Restauration

La restauration à bord, service apprécié par les voyageurs et atout essentiel du train face à la voiture et à l'avion, doit être améliorée en s'inspirant des bonnes pratiques en vigueur sur les réseaux européens voisins.

Sa qualité s'est améliorée dans les bars du TGV mais, sur les autres trains, l'offre se dégrade : le service bar disparaît peu à peu sous couvert d'une approche comptable trop analytique ; l'offre des distributeurs automatiques ne permet pas une restauration même légère, les appareils sont mal entretenus ou vandalisés. Même les trains TéoZ, pourtant en circulation sur trois axes à fort trafic, ne disposent pas d'espace bar.

Des trains Intercités ?

Les différentes activités "grandes lignes" hors TGV sont placées sous la responsabilité directe de la SNCF (TéoZ, Lunéa, Corail VFE de jour et de nuit, Corail Intercités à long parcours) ou sous celle des régions (TER interrégionaux à longs parcours). Il faut d'ailleurs noter que des relations nationales de plus en plus nombreuses sont assurées par TER : Orléans - Nantes, Dijon - Marseille, Perpignan - Marseille, Lyon - Tours, Lyon - Clermont-Ferrand, Lyon - Nice, Lyon - Bordeaux ...

Ces activités disparates doivent être regroupées sous une même marque, par exemple "Intercités", couvrant l'ensemble du territoire national et aisément identifiable par le public, et faire l'objet d'une exploitation en réseau.

Elles doivent être traitées par la SNCF avec les mêmes priorités que les TGV, afin d'améliorer très sensiblement et à peu de frais la qualité des services à caractère interrégional ou national, en développant les relations directes et en gérant mieux les correspondances.

Les effets pervers méconnus de Téo

La FNAUT a souvent dénoncé les conséquences très contestables de la mise en place de nouvelles dessertes TGV sur la desserte des villes moyennes (voir FNAUT Infos n°98 pour le TGV Méditerranée, n°152 pour l'éventuel barreau Limoges-Poitiers et n°154 pour le TGV Est).

Grâce aux rames Corail Téo, la SNCF a réussi à moderniser trois liaisons : Paris – Limoges - Toulouse, Paris - Clermont-Ferrand et la transversale sud Bordeaux - Marseille (voir FNAUT Infos n°138 pour une analyse critique). Mais cette opération s'est traduite, elle aussi, par la dégradation de nombreuses relations, y compris sur les itinéraires parcourus par les rames Téo : la SNCF fournit aujourd'hui un service bas de gamme en appliquant des principes inverses de ceux qui contribuent au succès du TGV.

- Suite à la modernisation de Paris - Clermont, la relation diurne directe quotidienne Paris - Aurillac a disparu.

- Suite à la modernisation de Paris - Toulouse, les relations directes diurnes quotidiennes Paris - Périgueux et Paris - Rodez ont été supprimées. La desserte Téo n'a été bien étudiée que pour les relations avec Paris : les horaires et la réservation obligatoire sont mal adaptées à la desserte Limoges - Toulouse (première arrivée à Limoges à 10h34, dernier départ de Limoges à 16h55 ; première arrivée à Toulouse à 9h47, dernier départ à 16H48).

- En modernisant Bordeaux - Marseille, la SNCF n'a pas hésité à négliger 40% de son marché en supprimant des arrêts : l'amélioration de la desserte a été limitée à 4 villes, Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Marseille.

Cette adaptation des services Téo au détriment des villes moyennes a été réalisée sans modification des dessertes TER susceptible d'en corriger les effets pervers.

La SNCF a ignoré toute vision de réseau" : pas d'arrêt à Narbonne pour desservir le Roussillon et l'Espagne.

La fréquence des liaisons directes nocturnes Hendaye - Genève a été fortement réduite, de même que des liaisons Côte Basque - Nice, qui de plus ont été détournées par Bordeaux. La liaison directe nocturne Pau - Nice été supprimée. En juin 2001, la diurne quotidienne Hendaye - Nice a disparu à son tour.

D'autres signes de la volonté SNCF d'abandonner la ligne Toulouse - Bayonne sont perceptibles : suppression de toute restauration, suppression de la possibilité de réservation des places, correspondances très mal adaptées.

Deux bonnes initiatives

FNAUT-Infos n°163, avril 2008

A l'initiative de la région Limousin et en partenariat avec Corail Intercités et les autres régions traversées (Aquitaine, Auvergne, Rhône-Alpes), la liaison Bordeaux - Lyon via Limoges voit, avec du matériel régional moderne, son temps de trajet ramené depuis le 9 décembre 2007 de 8h30 à 7h30, ... un temps proche de celui mis autrefois par les turbotrains.

Un tel principe doit donc être repris et adapté de façon volontariste par la SNCF et étendu au réseau national non desservi par le TGV (la nouvelle liaison Lyon-Bordeaux fonctionne probablement tous les jours, mais l'information fournie dépend du site consulté, national ou régional, de la date de consultation et de la manière dont la requête est effectuée).

En mettant "bout à bout" des dessertes régionales, il est donc possible de restaurer, sans générer de dépenses d'exploitation supplémentaires, des relations directes et d'améliorer les fréquences sur de nombreuses relations interrégionales en déclin.

De menues adaptations de matériel, comme sur Paris - Granville, devraient permettre d'ouvrir systématiquement ces trains à la réservation, d'assurer une restauration légère, et de retrouver ainsi la qualité d'exploitation des turbotrains.

Autre bonne voie, suivie cette fois par Corail Intercités : la modernisation, cofinancée par la région Basse-Normandie et la SNCF, du matériel affecté aux liaisons Paris - Cherbourg et Paris - Trouville-Deauville.

Cette démarche constitue une bien meilleure approche client que l'introduction des "Trains Interrégionaux" (TIR) tentée en 2003 : la SNCF réclamait alors de l'argent aux régions en ne leur proposant, en contrepartie, que le maintien d'un service dégradé !

Ce concept d'exploitation présente de nombreux avantages :

- l'amélioration du service ne pénalise pas la desserte des villes moyennes ;
- la réservation est possible sans être obligatoire et les prix restent modérés ;
- la composition des rames est adaptable au mieux aux besoins de l'exploitation, sans être obligatoirement un multiple de 7 voitures ;
- les liaisons Paris - Trouville-Deauville sont assurées par voitures directes.

Tout cela est mieux, bien moins cher et bien plus souple que les relations Téoz exploitées de manière très rigide, en abandonnant les dessertes en antenne associées, et avec les inconvénients du TGV sans ses avantages.

Régression de la qualité de l'offre

FNAUT-Infos n° 166, juillet-août 2008

La réservation n'est pas obligatoire, mais elle n'est pas toujours possible.

La réservation est obligatoire pour accéder aux tarifs promotionnels "mini-groupes" et "Loisir Week-end", très intéressants pour relancer l'activité des Corail CI. Mais elle est impossible sur certains itinéraires tels que Bayonne-Toulouse au potentiel très important.

- Sur Internet, il n'est pas possible d'obtenir un billet Corail CI "ouvert", même en cochant l'option "réservation : non". La SNCF pratique donc la réservation obligatoire (gratuite) sur les Corail CI, en contradiction avec son discours officiel au client.

- Cette pratique n'est pas anodine pour le voyageur. Le guide signale en effet que les billets avec réservation gratuite sont, après le départ du train, et selon les tarifs, ni échangeables ni remboursables, contrairement à ce qui était possible auparavant, ou échangeables ou remboursables avec une retenue de 50% : une aberration dans le cas de trains à réservation facultative, puisque l'absence d'échange ou de remboursement n'entraîne pas de perte de vente.

La facilité d'emprunt des CI se dégrade donc. Comme pour le TGV, la transparence des prix disparaît, et les conditions d'achat, d'échange et de remboursement des billets deviennent beaucoup plus rigides.

Incohérence de l'offre

FNAUT-Infos n°166, juillet-août 2008

Pourquoi des CI sur Nantes - Bordeaux et pas sur Metz - Lyon ? Pourquoi des CI en parallèle à Téo sur Paris - Nevers et pas sur Toulouse - Marseille ? Pourquoi une desserte Hirson - Metz totalement isolée du reste du réseau CI ? Pourquoi une absence de CI au sud-est d'une ligne Toulouse - Metz ? Pourquoi la relation rentable Cherbourg - Paris est-elle classée CI, alors que la relation, rentable elle aussi, Strasbourg - Lyon est classée Corail (VFE) ?

Contrairement aux réseaux étrangers qui organisent leur offre par catégorie de voyages (courte, moyenne et longue distance) suivant une approche client, la SNCF segmente son offre suivant le type de production technique ou financière : c'est un véritable contresens commercial.

juillet 2008



Réforme du calendrier voyageur

FNAUT-Infos n° 166, juillet-août 2008

La réforme annoncée par la SNCF sans concertation préalable s'appliquera, à compter du 6 juillet 2008, aux trains Corail Intercités (voir le guide correspondant qui vient d'être édité), aux Corail "tout court" (gérés, comme les TGV et Téo, par VFE, Voyages France Europe) et aux trains TER... comme indiqué nulle part.

- Le lundi, la période blanche du matin est réduite de 5h-10h à 6h30-8h.
- Des périodes blanches sont introduites du mardi au jeudi (6h30-8h et 17h-18h30) et le vendredi matin (6h30-8h).
- Le vendredi après-midi, la période blanche est étendue l'après-midi, de 15h-20h à 14h-20h.
- Pas de modification le samedi (pas de période blanche) et le dimanche (période blanche de 15h à 20h).

Cette réforme est a priori favorable aux voyageurs "pendulaires", qui effectuent des déplacements quotidiens aux heures de pointe et sont généralement titulaires d'abonnements de travail, ou d'abonnements commerciaux pour les plus longs trajets. Le nouveau calendrier va en effet inciter les voyageurs occasionnels à reporter leurs déplacements - quand cela leur sera possible et si des trains circulent ! - sur d'autres plages horaires : la capacité de transport disponible pour les pendulaires et leur confort seront augmentés.

Le nouveau calendrier pénalise par contre les voyageurs "grandes lignes", voulant effectuer des trajets interrégionaux ou nationaux. En période blanche, le prix augmente en effet pour les juniors, les familles et les seniors. Sur une base de 100 pour le tarif normal, il passe de 75 à 100 (+33%) pour les voyages occasionnels au tarif Découverte sans carte commerciale, et de 50 à 75 (+ 50%) pour les déplacements fréquents avec carte commerciale.

Ces hausses de prix sont imposées de manière très discrète, comme l'ont été celles qui résultent de l'augmentation du nombre des TGV circulant en période de pointe. Elles sont inadmissibles, et particulièrement maladroites car elles pénalisent davantage la clientèle fidèle, titulaire d'une carte commerciale !

La rentabilité des cartes commerciales baisse fortement, comme c'est déjà le cas, mais de façon soigneusement dissimulée par la SNCF, pour les trains à réservation obligatoire depuis l'introduction de NOTES.

Et une nouvelle fois, comme lors de la modification du programme de fidélité Nous avons examiné de manière plus précise les conséquences de l'introduction du nouveau calendrier sur plusieurs exemples de relations.

- Relations domicile-travail entre Rouen, Amiens ou Troyes et Paris (respectivement 24, 21 et 11 allers-retours quotidiens assurés par trains Corail, Corail Intercités ou TER) : le bilan est globalement positif, les voyageurs occasionnels peuvent modifier légèrement leurs horaires sauf s'ils doivent prendre un train en correspondance à Paris (pour corriger ce handicap, la SNCF pourrait alors dispenser le voyageur de la contrainte du calendrier).
- Compte-tenu du plus faible nombre d'allers-retours offerts, le bilan est plus mitigé sur Lyon - Marseille (7 AR), encore plus mitigé sur Paris - Belfort (5 AR), défavorable sur Strasbourg - Lyon (4 AR), très défavorable sur Metz - Lyon, Nantes - Bordeaux et Toulouse - Bayonne (3 AR), catastrophique sur Caen - Rennes (2 AR) et Orléans - Lyon (1 AR).

Dans les deux derniers cas examinés, le voyageur occasionnel ne dispose d'aucune possibilité de report, *le nouveau calendrier annihile totalement les efforts faits par les régions pour améliorer les relations interrégionales.*

On constate donc que :

- les pendulaires sont bien les seuls bénéficiaires du nouveau calendrier ;
- la réforme, globalement défavorable, dégrade fortement le rapport qualité/prix des dessertes interrégionales ou nationales ; la hausse des prix est imposée de manière très discrète, comme celle qui résulte de l'augmentation, bien dissimulée, du nombre des TGV circulant en période de pointe ;
- certaines relations interrégionales assurées par les régions sont très fortement pénalisées.

Notre analyse confirme l'absence totale d'unité, de cohérence et de vision nationale dans la gestion des relations interrégionales à moyenne et longue distance où, selon les lignes ou même sur une même ligne, les services sont assurés par des TER interrégionaux, des Corail Intercités ou des Corail VFE.

Elle confirme aussi l'inhomogénéité du "portefeuille" des Corail Intercités (voir FNAUT Infos n°153) : les caractéristiques d'une desserte pendulaire telle que Paris-Rouen sont bien différentes de celles d'une desserte telle que Bordeaux-Nantes.

Enfin, la modification du calendrier voyageur constitue une dégradation supplémentaire de l'offre grandes lignes, déjà fragile, intermédiaire entre TGV et TER.