Université de Cergy Pontoise

Master EDRTP

L'insertion des trains Intercités dans une desserte interrégionale de qualité :

Le cas de la ligne Bordeaux-Marseille (transversale Sud)

INTERCITÉS
Les trains classiques SNCF

Auteur : Florent Chauvin Droz des Villars

Directeur de mémoire : Monsieur Pierre Zembri, professeur à l'Université de Cergy-Pontoise

Année universitaire : 2012-2013

Dédicace

Aux victimes de l'accident de Brétigny

Résumé

La ligne Bordeaux-Marseille est l'une des rares lignes françaises à être une liaison transversale.

Cette liaison est importante tant au plan touristique qu'économique. Cependant on observe que le trafic est surtout composé de TGV en provenance ou à destination du nord de la France. Le trafic TER est également très présent sur cette ligne.

Les Intercités complètent la trame de desserte de cette ligne. La desserte interrégionale de cette ligne est perfectible du fait du peu de TER interrégionaux et de relations Intercités. Les villes moyennes sont peu desservies et ont peu de relations interrégionales.

Une amélioration de la grille permettrait de pallier à cette situation tout comme une meilleure fréquence de TER interrégionaux. Une meilleure prise en compte des usagers de la ligne est aussi nécessaire.

Remerciements

Merci à Marc Debrincat et Jean Lenoir qui m'ont permis d'effectuer ce stage de fin d'études à la FNAUT. Merci à Marc pour son aide pour la relecture de ce mémoire ainsi que ces photos qui complètent ce travail.

Merci aux permanents de la FNAUT (Anne-Sophie, Fabrice et Lucy) et à mes co-stagiaires (Nancy et Sephora) pour les bons moments partagés ensemble au sein de ce stage.

Merci à mon directeur de mémoire qui a orienté ce travail et m'a donné des conseils de rédaction.

Merci à ma famille et mes amis qui m'ont soutenu durant la rédaction.

Sommaire

Introduction **1**

I. Les Trains d'Equilibre du Territoire

1. Définition du périmètre des TET 3
a) Différences entre un train TET et un TER 3
b) Une frontière floue ? 6
c) Relations effectuées par les trains IC 9
2. Potentiel de développement (cf. questionnaire FNAUT) **13**
a)Ressenti des voyageurs et non voyageurs sur les trains IC 14
b) Améliorations souhaités sur les axes étudiées .....
c) Demandes des voyageurs sur le confort à bord .....
d) Pistes évoquées pour remplir les trains en heures creuses .....
3. Desserte et commercialisation **26**
a) Marketing actuel des trains IC 26
b) Services dans les trains IC 28
c) Les IC par rapport aux TGV et trains TER 31
4. Principe de desserte : état des lieux **33**
a) Trains IC desservant le bassin parisien 34
b) Dessertes axes « Grandes lignes » .....
c) Autres lignes autre que « Grandes lignes » .....

II. La complexité de la mise en œuvre d'une desserte interrégionale cohérente avec une desserte nationale sur la ligne Bordeaux-Marseille 35

1. Naissance de la ligne transversale 35
a) La volonté de création de la transversale 35
b) La création de la transversale (étapes) 39
c) La transversale actuelle (descriptif) 40
2. Etat des trafics, une ligne ou des lignes ? **44**
a) Les trafics régionaux 50
b) Les trafics nationaux .....
c) Insertion des trains IC dans les trafics .....

3. Vocation radiale ou transversale de la ligne ? 50
a) Les axes nord-sud 50
b) Les axes est-ouest 50
c) Une partie transversale délaissée ? 51
4. Analyse multimodale tarifaire 52
a) Politique tarifaire ? 59
b) Politique d'arrêts des TGV et des IC identique ? 59
5. Une politique de réservation obligatoire pouvant engendrer une désaffectation d'une clientèle sur certains trajets ? 61
a) Avantages de la réservation obligatoire 62
b) Inconvénients de la réservation obligatoire 62

III. Possibilité d'amélioration de la qualité de service sur la ligne ..64

1. Une meilleure définition de la politique d'arrêts 64
a) Prise en compte de la desserte villes moyennes 64
b) Des meilleurs tracés de sillons 64
c) Mise en place de trains multi tranches 65
2. Politique de desserte possible : point de vue de la FNAUT, point de vue de l'exploitant 70
a) Grille horaires proposées par la FNAUT 71
b) Point de vue de l'exploitant actuel sur les dessertes 72
3. Changement de la politique de réservation des trains IC ? 75
a) Les nouvelles pistes concernant la réservation 76
b) Des pistes applicables ? .....
4. Exemples étrangers dont la France pourrait s'inspirer ex : Allemagne 79
a) Les dessertes dans les transversales allemandes 79
b) Services dans les trains IC à l'étranger 83
c) Politique de réservation à l'étranger 84
5. Une meilleure prise en compte du voyageur, création de comités de ligne 84
a) Intégration des voyageurs dans les prises de décisions des lignes actuellement .....
b) Possibilité de créations de comités de lignes spécifiques .....

Conclusion 87

Introduction

La desserte interrégionale du territoire a depuis longtemps été une question importante à la fois au plan national et aussi au plan local. Avant que n'apparaissent les lignes à grandes vitesses, il existait déjà des trains dit « Grandes Lignes » qui effectuaient des relations Paris-province ou province-province. Dans les années 50 naissent des trains dits « Trans- Europ-Express » (TEE) assurant des liaisons nationales et internationales. Ce modèle de train s'était développé de manière uniforme à l'ensemble de l'Europe également.

A la fin des années 80, suite à la mise en place des liaisons à grande vitesse ces trains ont disparu en partie ont été renommés et repris seulement en service national. La SNCF a ainsi mis en place sur ces relations du matériel Corail, matériel qui a quasiment été généralisé sur ces lignes. D'autre part ces trains ont changé de noms certains étant nommés Trains Interrégionaux (TIR) ou relations grandes lignes.

Par la suite plus récemment la SNCF a créé diverses marques qui portaient essentiellement sur le matériel utilisé. La SNCF, en effet, entrepris de rénover les trains grandes lignes. Le matériel Téoz mis en place sur certaines liaisons ayant un intérêt commercial pour la SNCF. Ces trains bénéficiaient de restauration ambulante mais aussi d'espaces dédiés pour les handicapés et les familles. Les voitures ont aussi des sièges plus confortables. Lunéa, autre marque, a elle été créé pour les trains de nuits. Ces trains aussi bénéficient de services spécifiques. Avec la mise en place de services spécifiques, la société ferroviaire a mis en place la réservation obligatoire suscitant débats et interrogations de la part des associations de consommateurs comme la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).

Sur les lignes reliant la Normandie les trains nommés « Corail Intercités » ont bénéficié de rénovations grâce à l'aide de régions Basse et Haute- Normandie.

Les trains étaient donc séparés en plusieurs sous catégories, ce qui a sans doute peu favorisé la lisibilité de ces trains pour les voyageurs. D'autant que les politiques tarifaires furent désormais en fonction du type de train emprunté. Cette politique n'a pas changé depuis.

En 2010 l'Etat a dû intervenir car ces trains présentaient des déficits d'exploitations importants. Il a donc dû conventionner ces trains pour compenser leurs déficits d'exploitations dans le cadre de la réglementation européenne. L'Etat a ainsi dû définir quelles lignes intégraient la convention et lesquelles ne pourraient pas l'intégrer. Néanmoins l'ouverture de lignes à grande vitesse a considérablement réduit la desserte

de certaines de ces lignes. Par exemple, l'ouverture de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône (en 2011) a réduit la desserte Paris-Belfort-Mulhouse à Belfort uniquement. Il est de même pour certaines lignes transversales comme Nantes-Lyon qui a totalement disparue remplacée par des services de trains interrégionaux sans correspondance directe entre eux. Plus récemment le train Intercités Bordeaux-Lyon a fait l'objet d'une suppression également (elle serait remplacée aussi par des TER interrégionaux) pour cause de travaux.

La ligne Bordeaux-Marseille (-Nice) dite « transversale Sud » fait partie des lignes d'équilibre du territoire et, comme beaucoup d'autres, des restructurations de services ont eu lieu durant les dernières années. Bien entendu cela a affecté de manière considérable les relations de trains sur cette ligne au profit d'autres trains comme le Train Grande Vitesse (TGV) desservant les mêmes arrêts. La desserte interrégionale est également une problématique puisque les régions n'ont pas forcément des politiques de dessertes cohérentes entre elles.

Ce mémoire a donc pour but de s'interroger sur qu'il serait pertinent de faire sur cette ligne tant au plan des dessertes que de la politique tarifaire (au niveau de la réservation des trains) notamment. Et plus spécifiquement de l'intégration des trains Intercités dans le plan de transport et leur rôle dans la desserte interrégionale. Ce mémoire a aussi pour but de mieux appréhender la gestion d'une ligne transversale d'importance (tant du point de vue économique que touristique). Et enfin de mieux appréhender quel pourrait être l'avenir de cette ligne ainsi que des trains Intercités en comparaison avec ce qui est fait à l'étranger.

Pour cela nous verrons dans un premier temps ce que sont les Trains d'Equilibre du Territoire (TET), dans un second temps nous étudierons la complexité de la desserte sur la Transversale Sud et dans un dernier temps nous aborderons l'avenir de la desserte ainsi que les améliorations possibles sur les trains Intercités.

Partie I) Les Trains d'Equilibre du Territoire

1) Définition d'un Train Intercités (ou Train d'Equilibre du Territoire)

Les trains Intercités sont définis clairement dans la convention TET. Il s'agit des trains qui ne sont ni TER, ni TGV.

Les trains Intercités font, en plus, différents types de dessertes. Il existe des trains effectuant des dessertes interurbaines très proches des TER. C'est le cas par exemple des trains effectuant les dessertes Paris-Amiens-Boulogne. D'ailleurs ce type de trains regroupe plutôt une clientèle pendulaire du fait des courts trajets. A l'inverse d'autres trains sont eux bien plus proches de la desserte TGV (donc grandes lignes), c'est le cas des trains effectuant les trajets type Paris-Clermont, Bordeaux-Marseille…

Le périmètre des Intercités est clairement défini dans la convention TET. Il s'agit des trains qui ne ne sont ni des TGV, ni des TER. Cependant la composition du panel des trains est variée. Ils peuvent être séparés en deux catégories.

- Les trains à réservation facultative au tarif kilométrique dégressif (même tarification que les TER).
- Les trains à réservation obligatoire sont eux soumis aux yield management.

Néanmoins on peut aussi trouver des trains effectuant des dessertes interrégionales mais ne portant pas ce nom là. Ces trains pourraient être nommés « TER longue distance ». Le TER Lyon Part Dieu-Marseille-Saint-Charles rentre dans cette catégorie. Ce train n'est pourtant pas classé parmi les lignes d'équilibres des territoires. Il est de même pour la desserte Lyon-Paris-Bercy qui est effectuée en TER et qui pourrait relever des lignes d'équilibres du territoire. Des liaisons nocturnes ont par ailleurs étaient supprimées avant même la mise en place de la convention : Nantes-Lyon et Nantes-Nice.

- La convention TET

Le dispositif permet de pérenniser l'exploitation dont l'aide financière est permise dans les conditions prévues par la réglementation européenne et, en particulier par les dispositions du règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit « règlement OSP»), entré en vigueur le 3 décembre 2009. Les relations assurées par les trains d'équilibre du territoire, assimilables à une obligation de service public au sens du règlement, font l'objet d'un contrat de service public formalisé par cette convention.

C'est dans ce cadre conventionnel que l'Etat, en qualité d'Autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, fixe des obligations à la SNCF, agissant en qualité d'Exploitant, et définit les compensations financières qui lui sont accordées en contrepartie.

Les contreparties financières de l'Etat proviennent d'une taxe sur les péages autoroutiers et une autre sur les opérateurs ferroviaires faisant des services nationaux à grande vitesse (actuellement les TGV de la SNCF).

L'article 4 dresse la liste des éléments de contenu obligatoire :

1. définition :

- des obligations et du champ géographique

- de la compensation et de la nature des droits exclusifs (le cas échéant),

- des modalités de répartition des coûts fixes.

2. établissement des modalités de répartition des recettes entre l'autorité compétente et l'opérateur de service public.

3. limitation dans le temps de la durée des contrats (15 ans pour le secteur ferroviaire) ; possibilité de prorogation du contrat pour une durée égale à 50 % de sa durée initiale.

4. modalités de calcul spécifique de la durée des contrats en fonction des conditions d'amortissement des matériels.

5. dispositions sociales.

6. publicité des normes de qualité de service (le cas échéant).

7. dispositions relatives à la sous-traitance.

Si les trains Intercités sont souvent associés au matériel, en l'occurrence les voitures Corail, il faut noter que la distinction n'est plus juste puisque ces voitures ont été reprises pour le service commercial des TER dans beaucoup de régions. Autre cas de figure qui peut porter à confusion sur ces trains c'est qu'ils peuvent être justement assurés en matériel TER, l'Intercités Béziers-Clermont est dans ce cas.

Les lignes Intercités sont elles aussi sujettes à débat puisque certaines lignes ont intégré la convention signée entre l'Etat et la SNCF. Avant même la signature de cette convention deux lignes de nuits sont supprimées : Bordeaux-Nice et Genève-Irun. D'autres liaisons ne l'ont pas intégré et aurait pu être déclarées comme telles. Ce sont, en effet, uniquement les relations Corail qui ont été incluses dans la convention. Certaines rumeurs sur la prolongation de la convention, finalement reconduite à l'identique jusqu'en 2014, faisaient état de suppressions éventuelles de lignes que l'Etat aurait voulu faire passer aux régions ces lignes .La région Picardie par exemple[1] voulait que l'Etat lui cède la liaison Intercités afin d'en avoir un meilleur suivi. Ce désengagement n'a pas été officialisé par l'Etat. Inversement certaines lignes non

[1] http://www.mobilicites.com/fr_actualites_en-picardie--les-intercites-et-les-ter-vont-fusionner_0_77_2180.html

insérées dans la convention souhaiteraient intégrer celle-ci. La FNAUT avait fait un plan en ce sens (Schéma directeur Intercités édité en 2009).

Néanmoins, afin de mieux unifier l'offre dans le sens du contrat, la SNCF a décidé de nommer « Intercités » tous les trains conventionnés. Cette unification a été effectuée en 2012.

Marque Intercités. Crédit : SNCF

2) Une frontière floue ?

Au vu de ce qui est écrit plus haut on en conclut donc que les trains Intercités sont particulièrement difficile à décrire.

Le label « Intercités » est pourtant une simple reprise du label « Intercity » présent dans quasiment tous les pays européens. Ce label n'a pourtant pas de définition précise et les pays justement l'utilisent comme ils l'entendent. Néanmoins pour le public le label « Intercity » fait penser à des trains rapides ou express dans ces mêmes pays et c'est d'ailleurs sous cet angle que sont tournées les publicités de ces trains là. « Faster than regional trains, IC and EC trains connect major cities, reaching speeds of 200 km/h. » : « Plus vite que les trains régionaux, les trains IC et Euro-City vous conduisent dans les villes majeures, en atteignant la vitesse de 200 km/h » (site de la Deutsche Bahn

Allemagne). Selon Eurail (site d'information du ferroviaire en Europe) ces trains marquent moins d'arrêts que les trains régionaux[i].
Les trains ont donc des traits communs avec leurs homologues européens de ce point de vue. Du point de vue de la vitesse en revanche on note une grande divergence, en effet les trains français roulent majoritairement sur des lignes classiques aptes à 160 km/h, rares sont les lignes où les trains peuvent rouler à 200 km/h.

Le terme « express » peut aussi porter à confusion puisque certains trains font de la desserte interrégionale et font donc beaucoup d'arrêts et donc ne peuvent être considérés comme trains express ou rapides. D'autre part l'exploitation des lignes diverge également. Comme nous l'avons vu plus haut ce type de train n'étant pas toujours du train grandes lignes.

Ensuite la frontière est trouble de part le matériel utilisé. Les Intercités français utilisent parfois des rames régionales, que ça soit des automoteurs ou encore des rames Corail régionales. La réutilisation de ce matériel pour les dessertes régionales en explique la flexibilité. De ce fait pour les voyageurs les trains sont nommés le plus souvent trains « Corail ». Or ce terme est galvaudé puisque le matériel Corail est utilisé à la fois pour les trains Intercités et d'autres trains non Intercités …

Cette frontière est donc poreuse et ne donne guère de visibilité à ces trains qui peuvent se retrouver à tout moment dans la catégorie TER. On note tout de même des divergences puisque certaines lignes bénéficient de financement des régions pour leur matériel. C'est le cas des régions de Normandie qui ont financé la rénovation de la rame et la création d'une livrée spécifique dite « Intercités Normandie ». Les lignes Intercités françaises répondent, en effet, à des besoins disparates contrairement à leurs homologues étrangères.
Ce cas est unique en France puisque sur les autres lignes les régions n'ont pas contribué au renouvellement du matériel. Certaines régions ont néanmoins accepté ensemble de

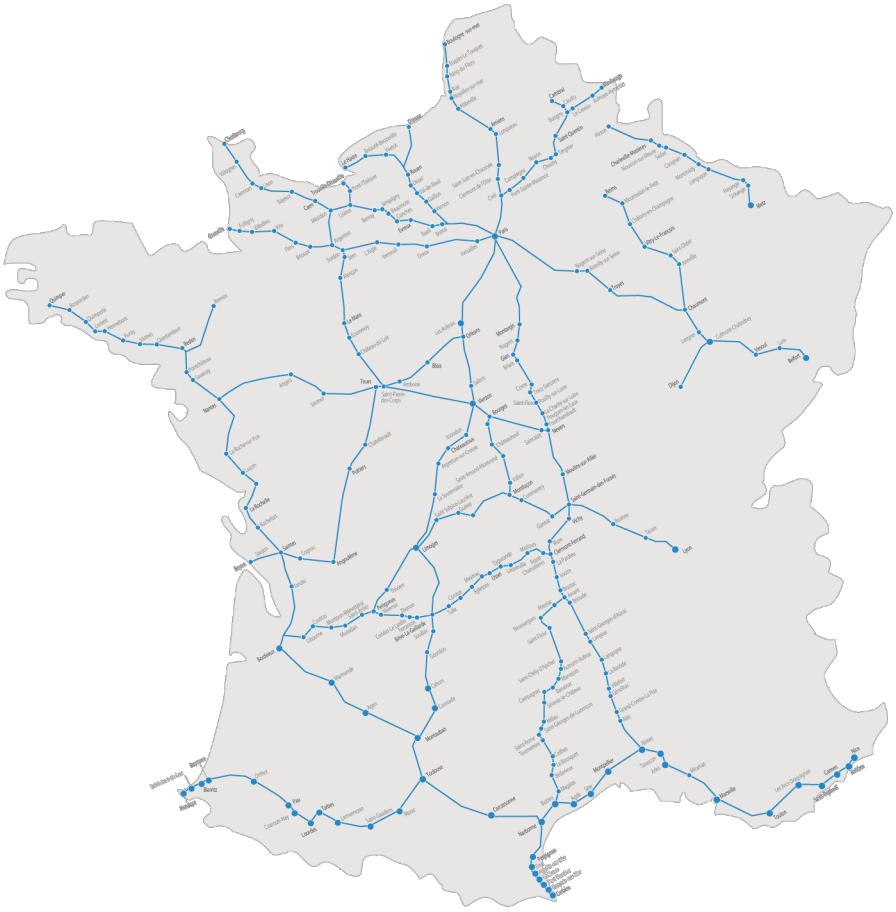
mettre à disposition du matériel régional pour assurer des trains Intercités (par exemple Rhône Alpes ou encore la région Auvergne).

Rame Intercités Normandie

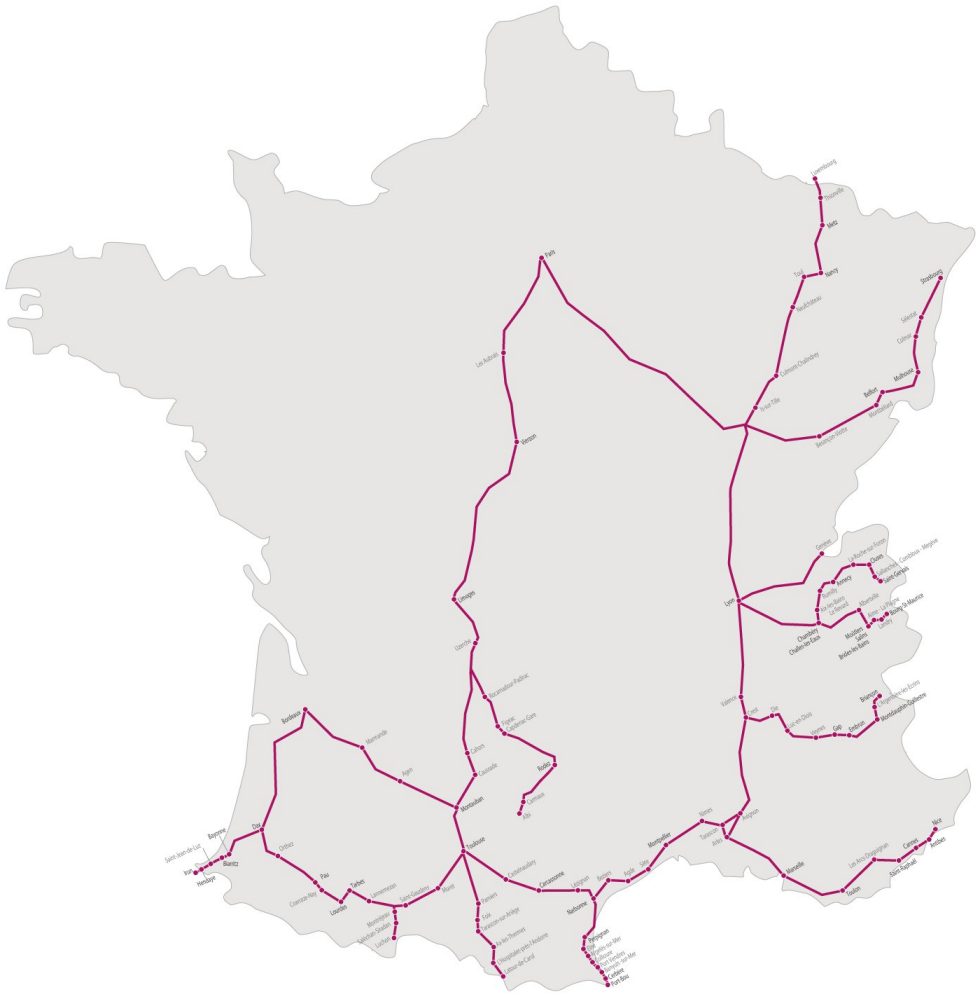
3) La desserte des trains Intercités

Les trains Intercités desservent la quasi-totalité du territoire français. Ils ne desservent pas toutefois l'extrême est de la France :

Il existe également des relations nocturnes effectuant des relations transversales et radiales. Ces relations radiales ne concernent pas l'ensemble des lignes Intercités mais seulement quelques axes (est-Sud, sud-sud, sud-ouest).



Carte des lignes Intercités de jour. Source : SNCF



Carte des Intercités de nuit. Source : SNCF

Les cartes ne tiennent pas compte des différents types d'Intercités présentés précédemment.
Les principales lignes Intercités de jour sont notamment Paris –Clermont-Ferrand, Paris-Cherbourg, Paris-Toulouse (dite aussi ligne PALITO), Bordeaux-Marseille (-Nice), Paris-Boulogne-Amiens (grand bassin parisien), Paris-Belfort.

Les relations de nuit sont essentiellement Nice-Bordeaux, Luxembourg-Nice, Quimper-Bordeaux, Bordeaux-Marseille, Paris-Nice.

D'autre relation de moindre importance de part leur trafic sont les relations Bordeaux-Lyon, Bordeaux-Nantes, Paris-Granville.

La relative disparité entre les lignes montre également qu'il y a une disparité de clientèle entre celles-ci. Les lignes du grand bassin parisien par exemple relèvent plus

d'une clientèle pendulaire tandis que les autres lignes relèvent plutôt du cadre grande ligne donc d'une clientèle essentiellement loisir.

En 2011, la SNCF a identifié certaines de ces lignes comme étant des lignes « sensibles » nécessitant des efforts en termes de modernisation et de confort ainsi que de dégradation de service. Les lignes suivantes étaient concernées : Paris-Clermont, Paris-Orléans-Tours, Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Amiens ainsi que les lignes de nuits présentées ci-dessus.
Cette annonce fut faite un an après que la convention des Trains d'Equilibre du Territoire ait été signée.

En 2012, un an après la mise en place de ce plan d'action, les résultats semblent partagés. La SNCF affirme que le plan d'action a permis de réduire les déficits d'exploitations et mieux pérenniser l'activité des lignes. Du côté des voyageurs ce bilan a été vu de manière contrastée. Des associations de voyageurs déplorant la persistance de problèmes notamment en ce qui concerne la régularité ou encore le confort à bord de ceux-ci (cf. article de Libération de 2011).

Les dégradations de services ont été induites par des facteurs divers, en ce qui concerne les trains de nuits la crise des sillons, pour d'autres lignes la mise en service de lignes à grande vitesse. Les lignes transversales ont par exemple souffert de la mise en place de TGV inter secteurs (ou province-province). Ces TGV ont, en effet, joué le rôle de trains de substitutions aux trains Intercités déjà présent. Ceux-ci ont été supprimés, ou leur service a été réduit.
La mise en place de la ligne TGV Rhin-Rhône en décembre 2011 a ainsi réduit de manière significative l'offre des trains Intercités sur l'axe Paris-Belfort-Mulhouse. Les trains ont été réduits à desservir Belfort comme terminus alors qu'ils allaient auparavant jusqu'à Mulhouse.

Le problème du renouvellement du matériel, partiellement résolu avec la rénovation de voitures à l'image des voitures dites « Téoz », est encore d'actualité. Certaines ont

bénéficié d'une deuxième rénovation, appelée « Renov 2 » ou encore livrée Carmillon. Les lignes bénéficiaires sont Paris-Toulouse et Paris-Clermont. La diversité des lignes et le coût de l'opération peut compliquer la tâche de l'Etat qui de part la convention est autorité organisatrice de ceux-ci. A noter que le renouvellement du matériel n'est pas inclus dans la convention en tant que tel.

Les lignes de nuit sont à l'heure actuelle les lignes les plus fragiles des liaisons Intercités. En effet elles se heurtent à des problématiques de sillons. Les travaux de nuit sur les voies étant annoncés ou programmés tardivement , l'opérateur est obligé de mettre à la réservation ceux-ci dans un délai court . Ce délai nuit à l'image du train puisqu'il empêche toute anticipation du voyage pour le passager ou encore peut inciter celui-ci à reporter/supprimer son trajet.

Les efforts consentis par le gouvernement actuel pour la rénovation du matériel ainsi que des lignes Intercités incitent à voir l'avenir de ces trains de manière plus positive. Malgré tout l'incertitude demeure sur la pérennisation de certaines lignes. La suppression récente de la ligne Bordeaux-Lyon au prochain service annuel l'illustre bien.

L'Etat défini un niveau de desserte (et donc de fréquence des trains) pour les lignes et non les horaires qui sont définis uniquement par la SNCF[2]. Cela est également rappelé sur les rapports d'exécution de la convention :
« En revanche, les horaires des trains d'équilibre du territoire ne sont pas conventionnés L'exploitant, qui supporte intégralement le risque sur les recettes, est responsable du choix de ces horaires. » (Source : Rapport d'exécution de la convention mai 2011).Par ailleurs, les recettes d'exploitation proviennent à 80% de la vente de billets. Les horaires sont très importants puisqu'ils peuvent renforcer ou diminuer la fréquentation.
Ce critère a été tenu en compte dans le questionnaire (dans les réponses possibles aux questions 5, 6 et 6 bis).

[2] Paragraphe 5.2 de la convention TET

II) Potentiel de développement

La FNAUT a essayé de comprendre qu'elles étaient les pistes de développement possibles des trains Intercités en menant une étude nationale. Pour cela un questionnaire que nous vous présenterons ci-dessous a eu pour but d'essayer de comprendre pour quelles raisons les personnes n'utilisaient pas le train (et en particulier les trains Intercités) pour leurs déplacements. Cette étude a été menée à partir de lignes toutes desservies par des trains Intercités afin de mieux évaluer quelles améliorations seraient souhaitables ou possibles.
Cette étude a été conventionnée avec le Ministère des Transports qui a imposé le choix des lignes : Paris-Cherbourg, Paris-Toulouse, Paris-Clermont, Bordeaux-Marseille. La FNAUT a choisi de rajouter deux lignes à ce panel : Paris-Belfort et Bordeaux-Nantes.
Pour compléter le questionnaire une étude sur les prix par mode de déplacement ainsi que la praticité de ceux-ci a également été réalisée.

Le questionnaire est structuré de manière à mieux appréhender la fréquence de déplacement des personnes, leur ressenti sur le service Intercités actuel, ainsi que les raisons de leur choix de déplacement. Des questions permettent d'élargir le sujet sur l'inter-modalité, et aussi tous les problèmes de billettiques ainsi que l'accès internet à bord des trains.

La diffusion du questionnaire s'est effectuée en trois temps. Tout d'abord celui-ci a été envoyé à l'ensemble des membres du bureau, conseil national (bureau élargi) et associations locales adhérentes à la FNAUT, ainsi qu'à l'ensemble des représentants régionaux de la FNAUT. Cette étape a été effectuée après l'Assemblée Générale de la FNAUT en avril.

Dans un deuxième temps, nous avons relancé les mêmes personnes qu'au départ, toujours en insistant sur le fait que le public ciblé était celui des personnes n'empruntant rarement ou jamais le train.
Dans un troisième temps, le questionnaire a été mis sur le site Internet de l'association pour permettre à un plus grand nombre de personnes d'y répondre. Certaines associations locales ont édité des communiqués de presse, d'autres ont décidé de distribuer ce questionnaire à l'intérieur des trains.

Le nombre total de répondants à l'heure où est rédigé ce mémoire est de l'ordre de 200 personnes. Bien entendu selon les lignes le nombre de répondants est plus ou moins élevé. Le nombre le plus élevé de répondants est pour les lignes Paris-Toulouse et Paris-Belfort.

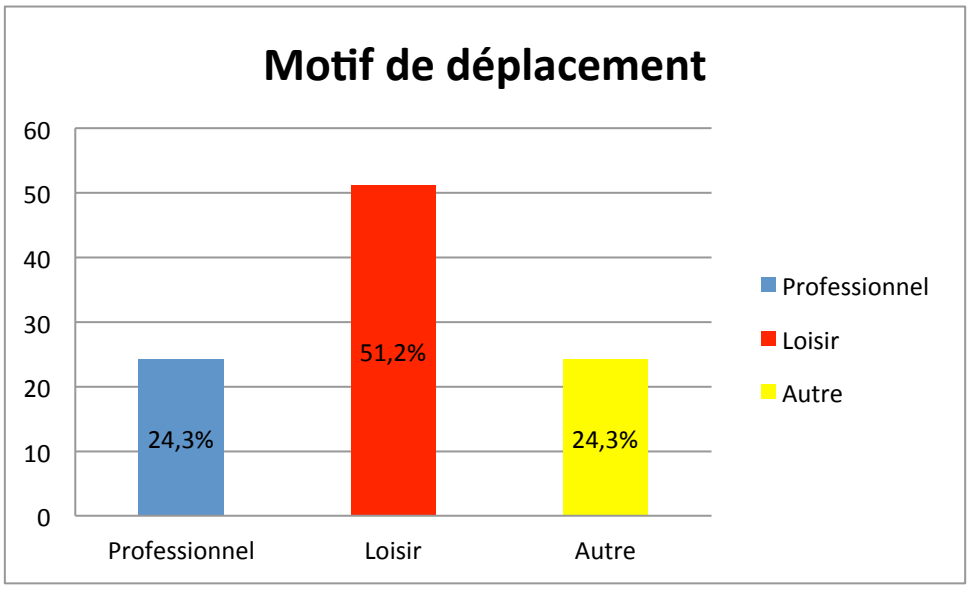
Le mode de réponse de ce questionnaire était d'une part le mode papier et d'autre part il était possible de le remplir directement sur ordinateur et de le renvoyer pour traitement. Une adresse électronique avait été crée à ce titre pour recueillir les questionnaires remplis.

1) Ressenti des voyageurs sur la desserte Intercités

Principaux résultats du questionnaire

Motif de déplacement

Cette question a été posée de manière à percevoir quels sont les motifs de déplacement des personnes empruntant les trains, de ceux ne les empruntant pas. Elle permet de distinguer les voyageurs effectuant des trajets longue distance pour leurs loisirs seulement de ceux les faisant de manière professionnelle. On s'aperçoit que le panel de voyageurs enquêtés fait majoritairement des déplacements de type loisir.



a) Note donnée par les voyageurs sur les trains

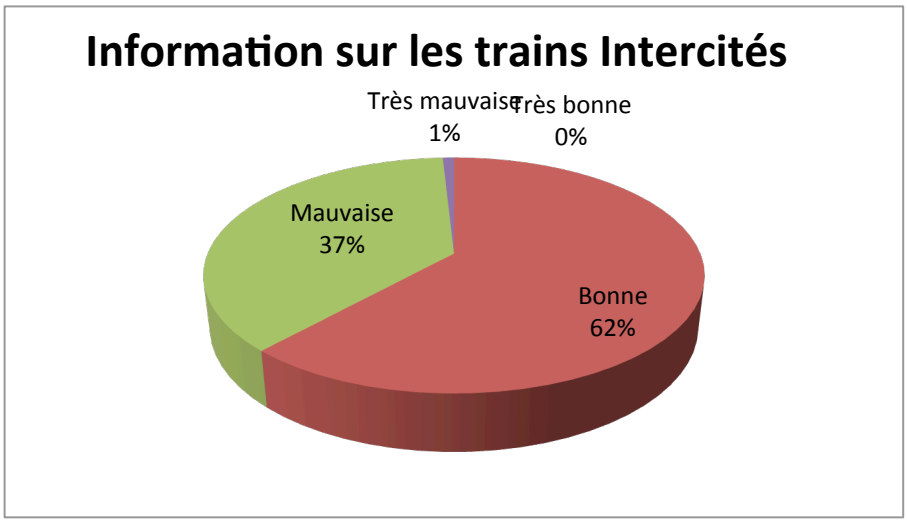
Cette note permet d'évaluer le ressenti des voyageurs sur les relations Intercités qu'ils empruntent et cela de manière globale.

La note globale est de 6,18/10 ce qui prouve que globalement les passagers de ces trains jugent positivement ceux-ci. Néanmoins cette note montre aussi qu'une marge d'amélioration reste possible.

Information

Information générale sur les trains Intercités (IC)

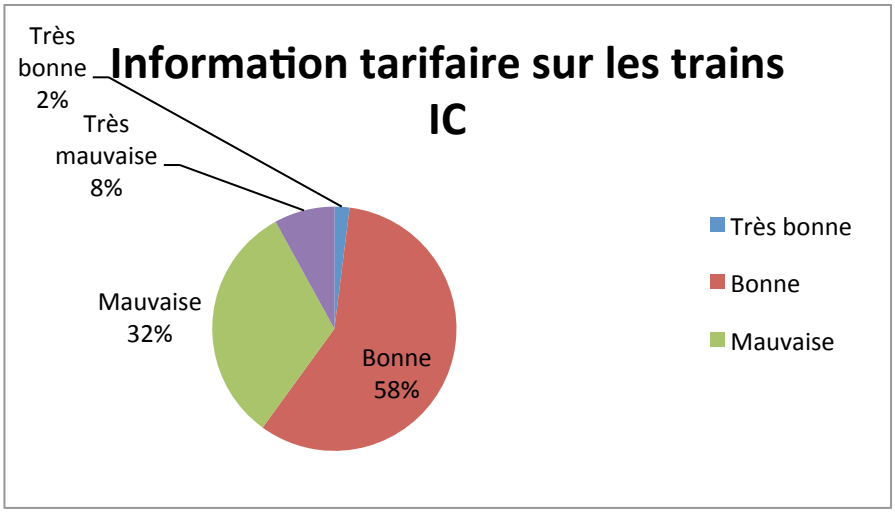
Le ressenti sur l'information générale (communication, promotion des billets, image du service sur les trains) permet de savoir si l'information donnée est de bonne qualité ou si au contraire l'information donnée est de mauvaise qualité et n'incite donc pas à prendre le train.



Les voyageurs sont globalement satisfaits (62%) de l'information générale sur les trains IC. Seuls 37% la trouvent mauvaise ou très mauvaise.

Information tarifaire

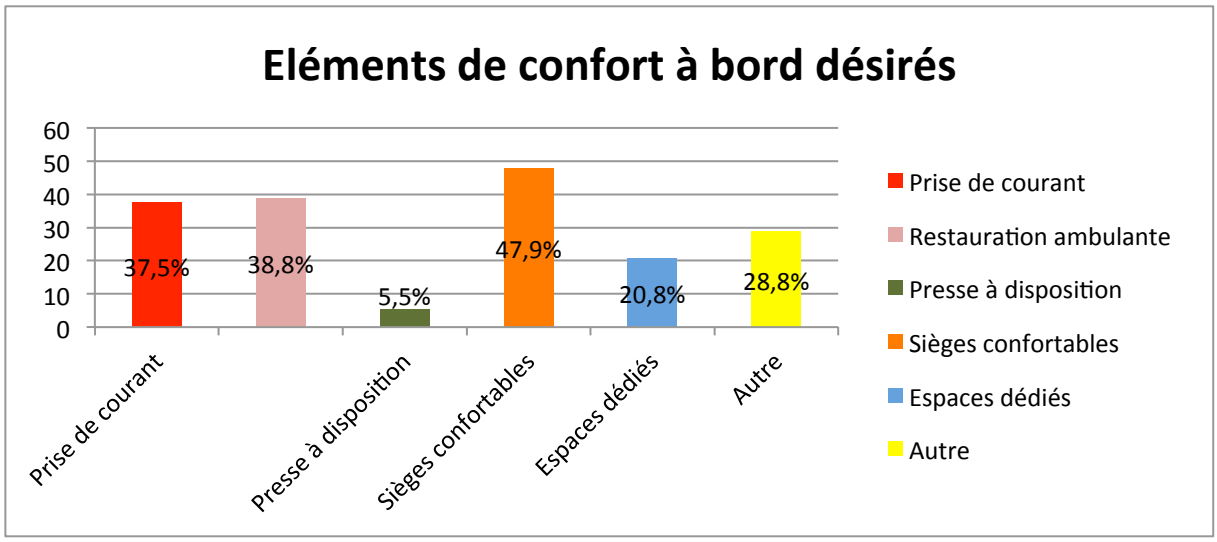
L'information tarifaire est une donnée importante dans le choix d un mode de transport. Les tarifs sont une composante importante dans ce choix. Une information sur les tarifs de bonne qualité permet ainsi de mieux savoir si les tarifs de bonne manière ou non.



L'information sur les tarifs est globalement jugée bonne par les voyageurs (58%, 60% en comptant les voyageurs la jugeant très bonne). Néanmoins la part des voyageurs jugeant l'information tarifaire de mauvaise qualité est de 32%. Elle est de 40% si les voyageurs la considérant comme très mauvaises sont pris en compte.

Confort à bord

Malgré la disparité de matériel sur les lignes Intercités, il est intéressant de comprendre quelles sont les attentes en matière de confort à bord de ces trains.

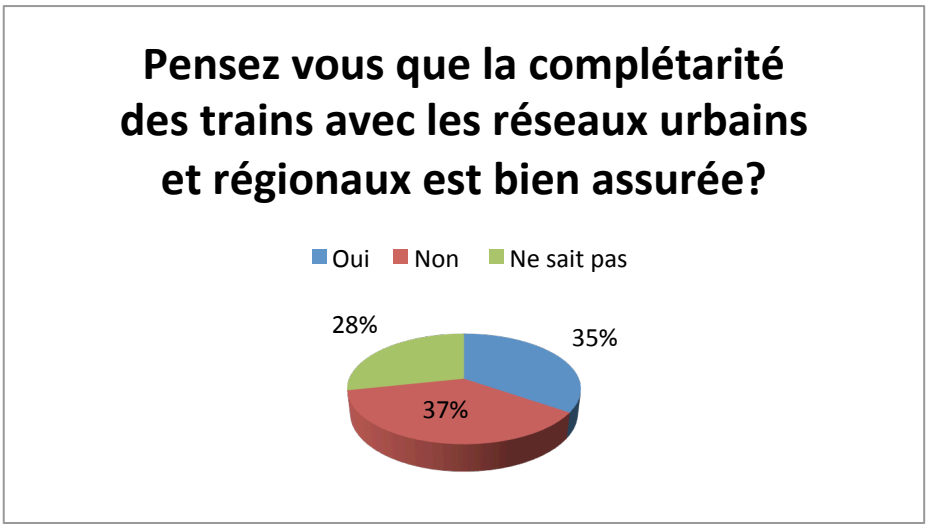


Les personnes enquêtées privilégient la restauration ambulante, les prises de courant et des sièges confortables ce qui illustre le fait que les trains doivent disposer de plus de services. La restauration dans les trains peut être effectuée de différentes manières : voiture bar, restauration à la place, ambulante…La nécessité d'en rajouter est clairement démontrée ici afin de renforcer l'attractivité de ces trains.

Complémentarité réseaux urbains-réseaux TER : *Pensez vous que la complémentarité de desserte avec les réseaux de transport urbains et TER est bien assurée ?*

La complémentarité des dessertes est importante à analyser. Elle permet au voyageur une meilleure linéarité de son parcours. Elle permet aussi aux voyageurs de poursuivre

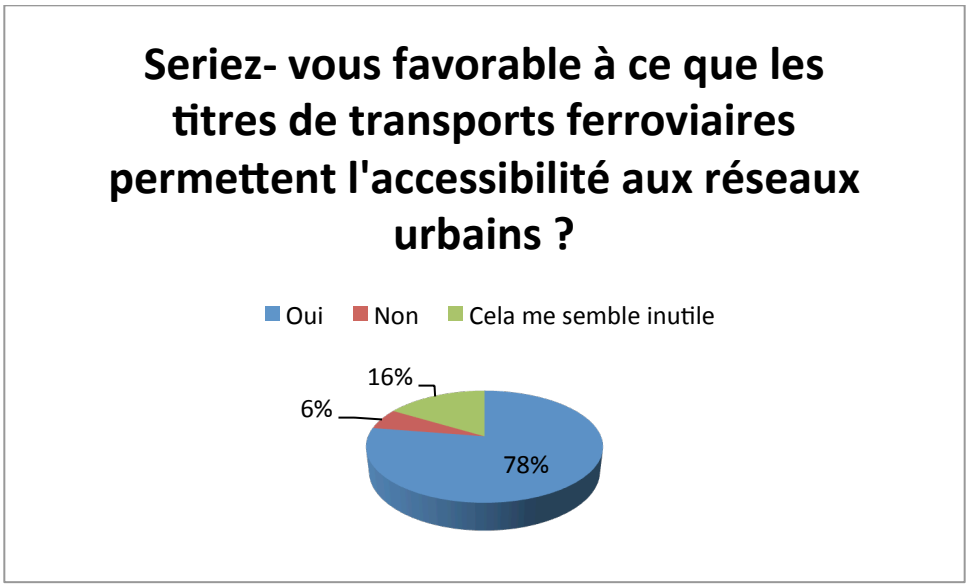
leur trajet vers une gare en région voire en milieu interurbain ou urbain via les lignes de bus urbaines ou interurbaines.



La majorité des personnes jugent que la complémentarité des trains avec les réseaux régionaux urbains et TER est mal assurée. Néanmoins la part du oui est quasi identique donc il faut relativiser cette information.

Accessibilité titre de transports régionaux : *Souhaiteriez-vous que les titres de transport ferroviaire permettent l'accessibilité aux réseaux urbains ?*

L'accessibilité des titres de transports aux réseaux urbains est liée à la question précédente. En effet cela peut rendre le train plus accessible pour les personnes utilisant les transports urbains et inversement. Un même titre de transports sur plusieurs relations peut inciter des voyageurs à emprunter les transports collectifs. D'autre part ce type de possibilité a été déjà mis en place dans d'autres pays européens.



On remarque que les voyageurs sont à une très grande majorité pour la mise en place de cette accessibilité.

Nous avons étudié plusieurs axes, et pour distinguer nous avons étudié les différentes possibilités d'améliorations. Les lignes ferroviaires étudiées sont différentes, de part leurs trafics et leurs potentialités.

Nous présentons ici seulement quelques lignes importantes de l'enquête.

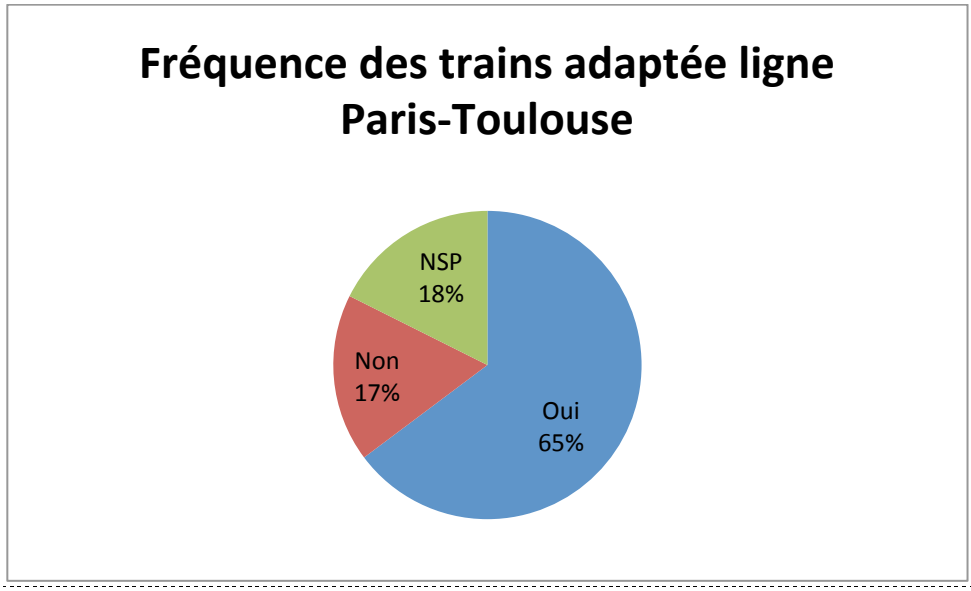
Nous présentons ici quelques améliorations souhaitées par les personnes empruntant et n'empruntant pas les trains Intercités .

Quelques résultats ci-dessous par ligne sur la fréquence des trains ainsi que sur l'incitation à prendre le train

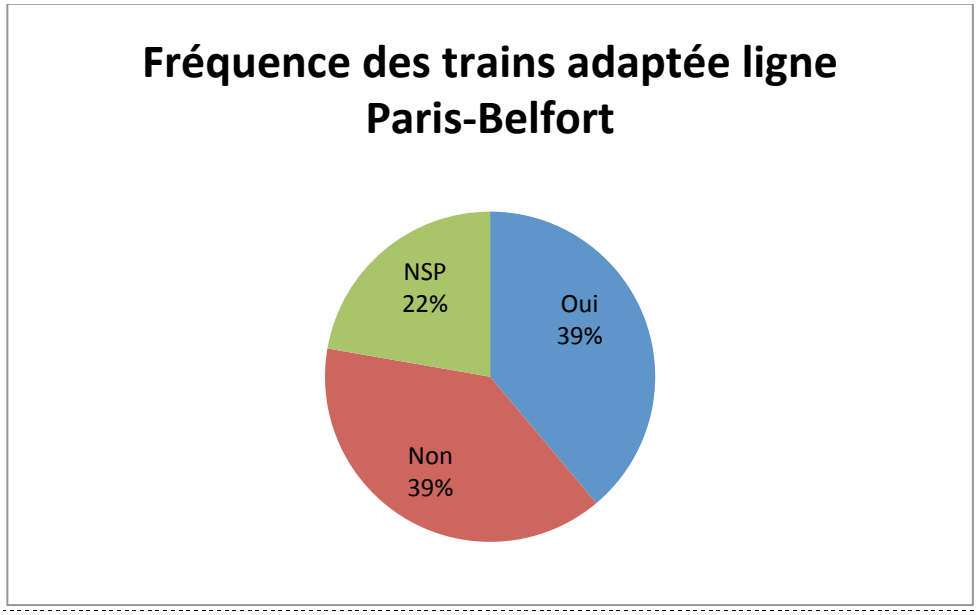
Il nous paru important de demander aux personnes interrogées empruntant des trains sur la ligne (ou pouvant les emprunter) ce qu'ils pensaient de la fréquence des trains sur les lignes Intercités.

Ligne Paris-Toulouse

On remarque que les personnes interrogées pensent que la relation des trains sur la ligne Paris-Toulouse est plutôt adaptée.

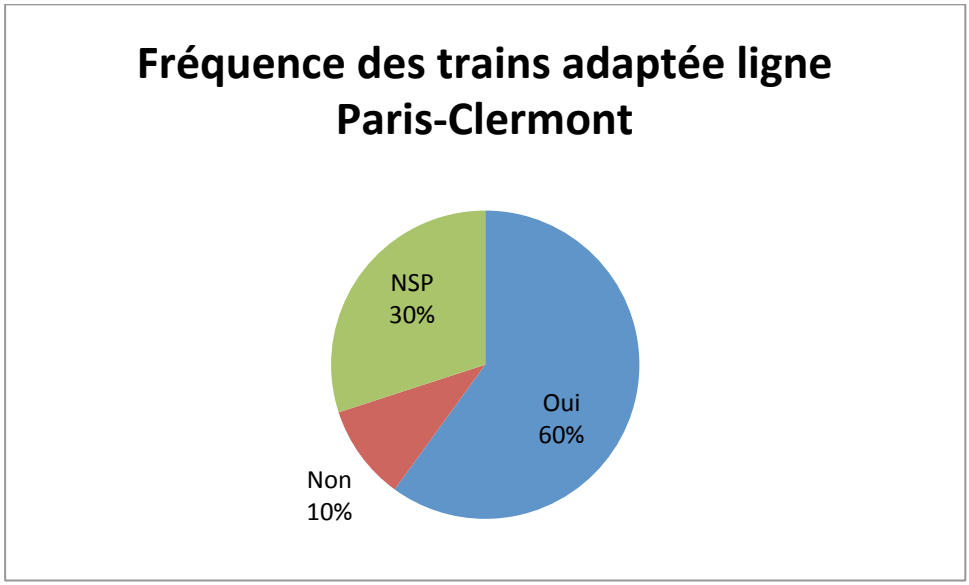


Ligne Paris-Belfort



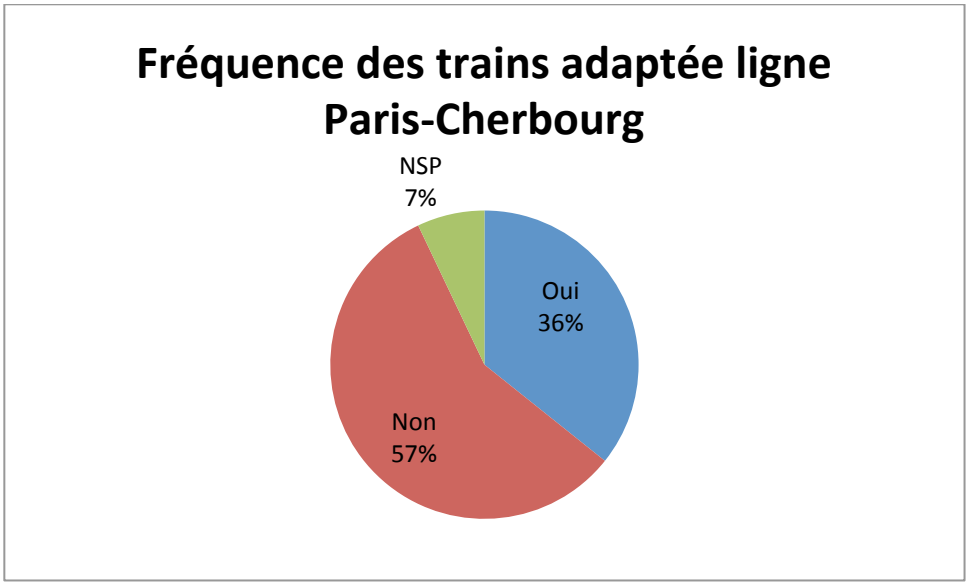
Sur cette ligne on remarque les avis sont très partagés sur la fréquence des trains puisque les personnes pensant que la fréquence est adaptée sont à part égale à ceux pensant le contraire.

Ligne Paris-Clermont



Les voyageurs de la ligne Paris-Clermont ont un avis positif sur les fréquences de trains, ils jugent en grande majorité qu'elles sont bonnes.

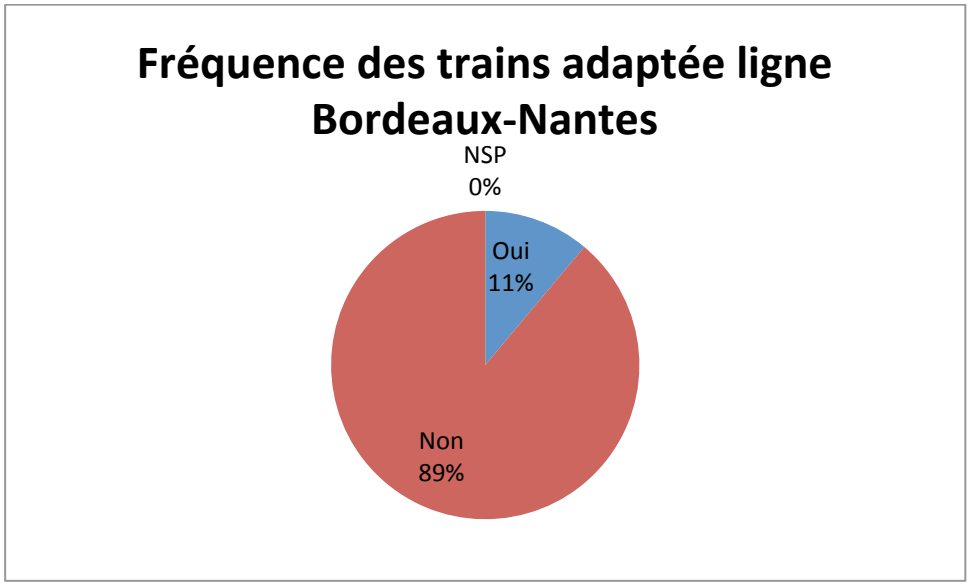
Ligne Paris-Cherbourg



La majorité des personnes sur la ligne Paris-Cherbourg pense que la fréquence des trains n'est pas adaptée sur la ligne Paris-Cherbourg. Il faut cependant relativiser car la diffusion du questionnaire s'est faite sans doute sur un public militant et adhérant à des

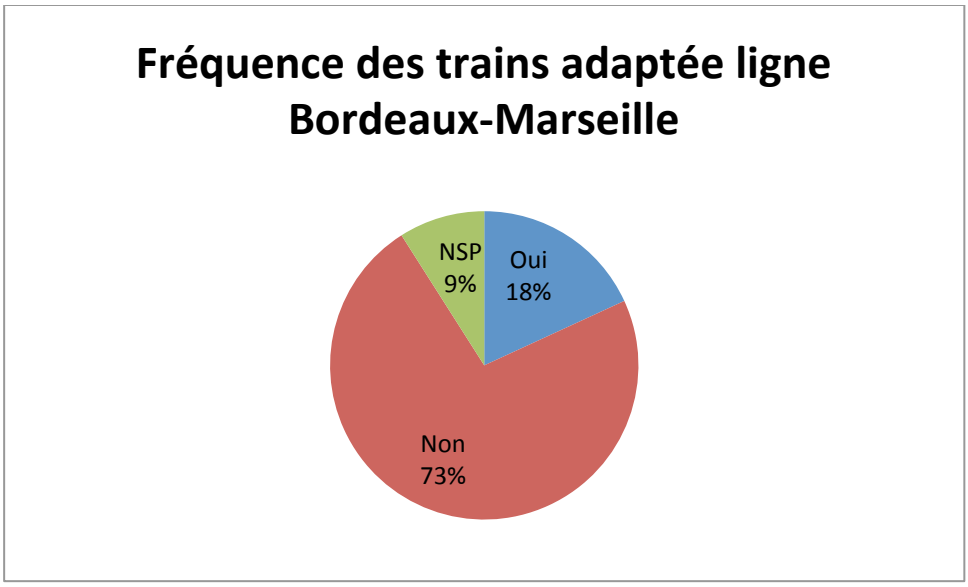
associations locales d'usagers. Ce n'est pas le cas sur les autres lignes où le public était sans doute plus large.

Ligne Bordeaux-Nantes



Sur la ligne Bordeaux-Nantes la majorité des personnes pensent que la fréquence des trains n'est pas adaptée.

Ligne Bordeaux-Marseille

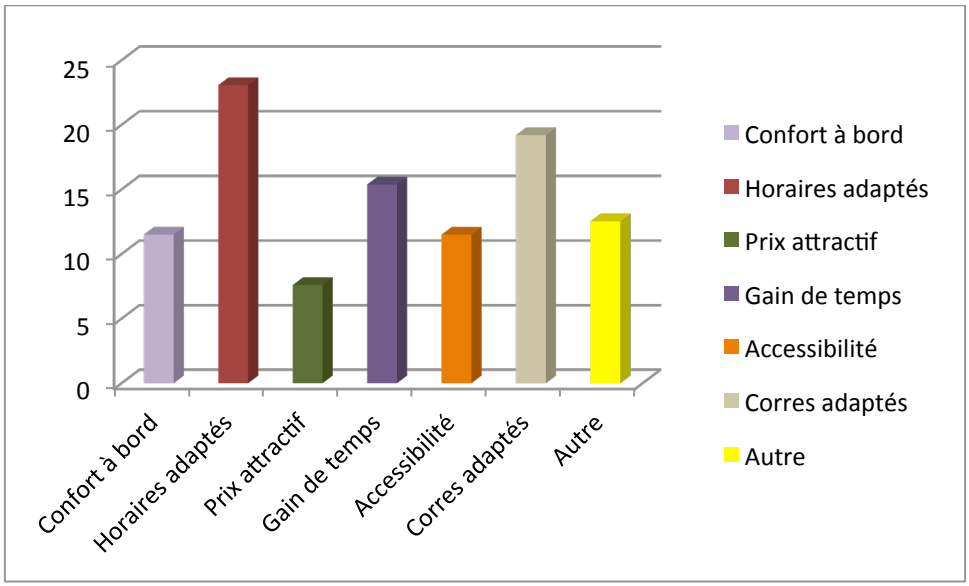


Sur la ligne Bordeaux-Marseille la majorité des personnes interrogées considèrent que la fréquence des trains est mal adaptée. Il faut une nouvelle fois être prudent dans l'interprétation des résultats, notamment car les données peuvent être biaisées par les canaux de distribution de ce questionnaire.

2) Raisons qui inciteraient à emprunter un train

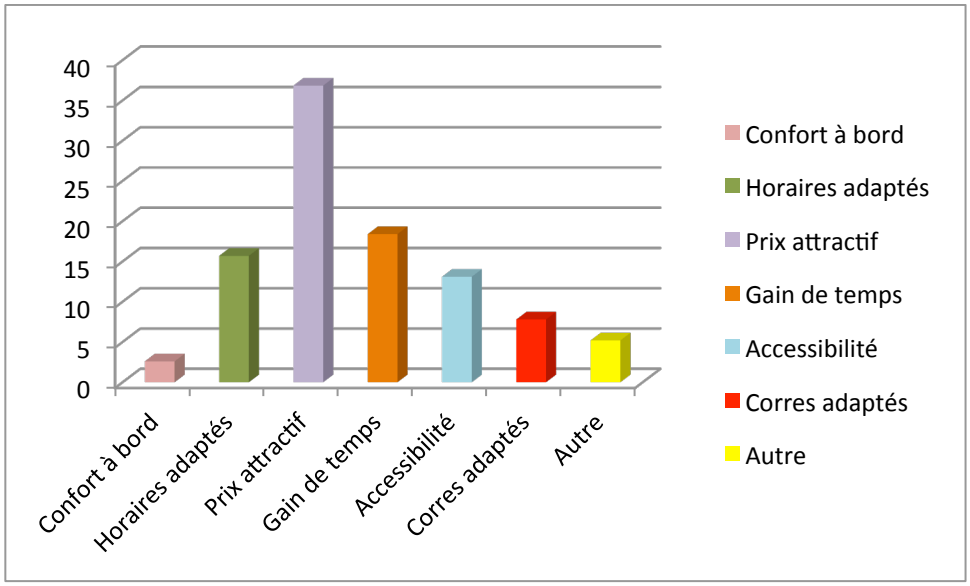
Raison qui inciteraient à emprunter un train

Ligne Paris-Toulouse



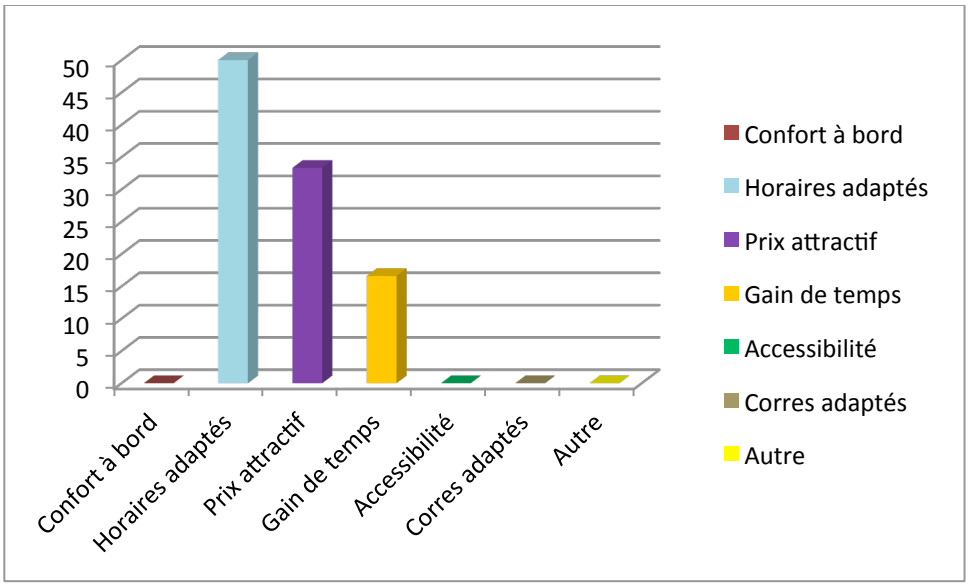
Les raisons les plus évoqués par les personnes n'empruntant pas le train sont les horaires adaptés et le gain de temps (particulièrement pour la clientèle professionnelle) et les correspondances adaptées.

Ligne Paris Belfort



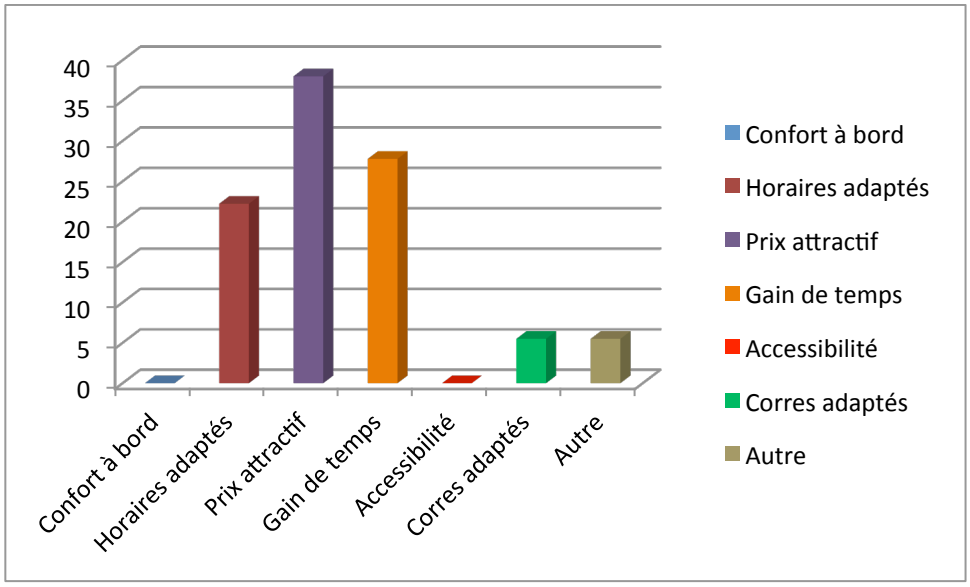
Les raisons les plus évoquées sur cette ligne sont essentiellement le prix et les horaires adaptés. L'accessibilité est le troisième critère évoqué par les personnes ayant répondu.

Ligne Paris –Clermont



Les raisons qui pousseraient les personnes interrogées à prendre le train les horaires adaptés ainsi que le prix attractif sont les critères prédominants. Le gain de temps est également évoqué.

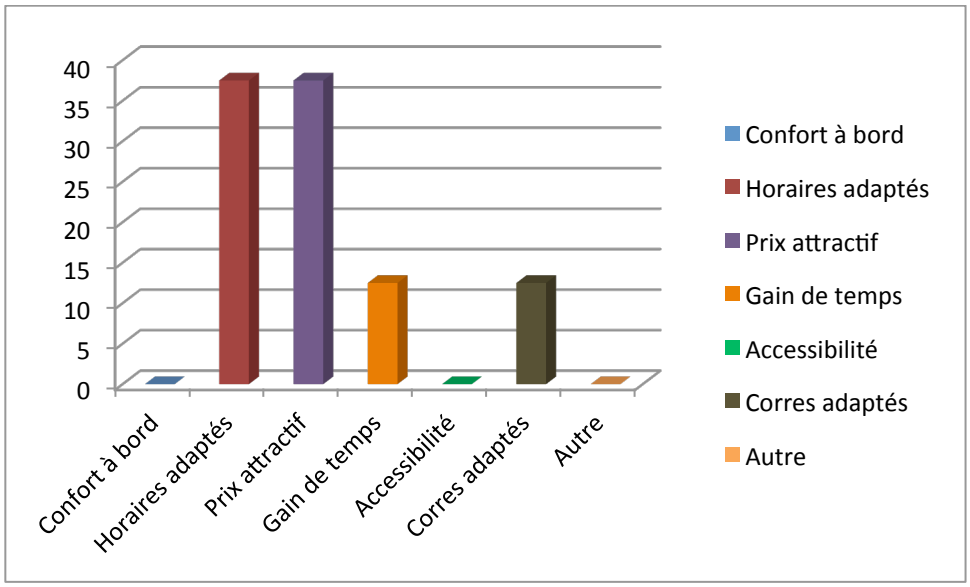
Ligne Paris-Cherbourg



Sur la ligne Paris –Cherbourg ce sont les critères de prix et le gain de temps qui inciteraient les personnes à prendre le train. Les horaires

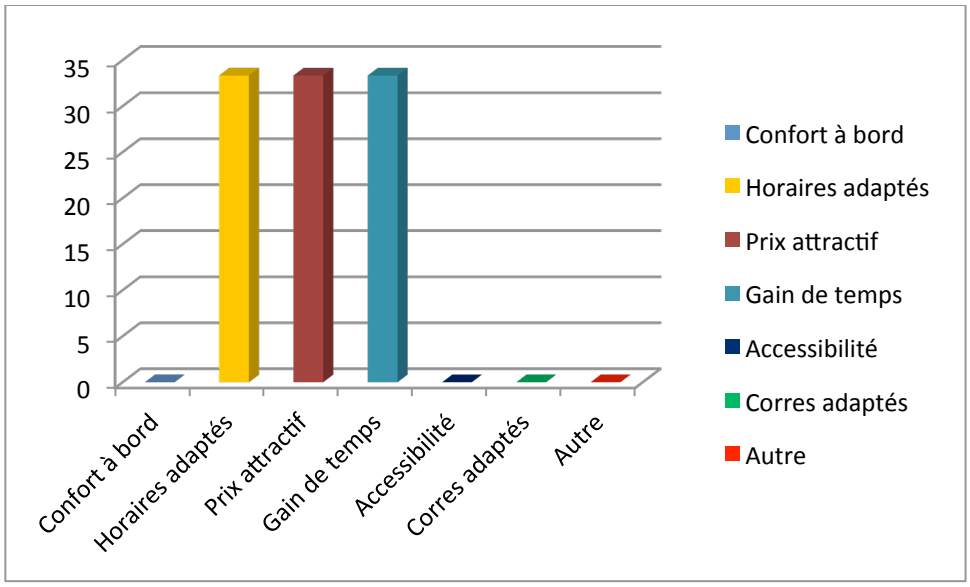
adaptés font également partie des raisons que les personnes évoquent le plus.

Ligne Bordeaux-Nantes



Sur la ligne Bordeaux-Nantes les critères prédominants sont les horaires adaptés, les prix attractifs et le gain de temps.

Ligne Bordeaux-Marseille



Les personnes interrogées sur la ligne Bordeaux-Marseille répondent qu'elles utiliseraient si elles avaient des horaires adaptés, des prix attractifs ainsi qu'un gain de temps sur le trajet.

1) Desserte et commercialisation

a) Marketing actuel des trains IC

Depuis 2012, les trains d'Equilibre du Territoire sont rassemblés sous une seule marque : Intercités. Cela est pour permettre une meilleure visibilité commerciale.
Dans ce cadre une campagne de promotion a été lancée par la SNCF. Cette campagne avait pour but de montrer les villes desservies par les trains sous un angle humoristique.

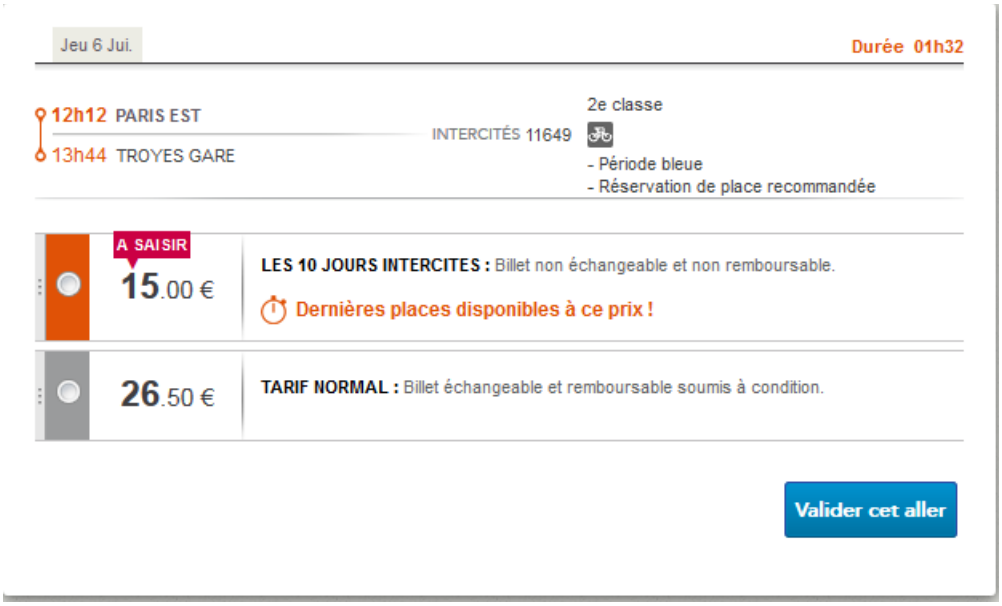
Source : SNCF

Les campagnes publicitaires ont été également faites avant d'inciter les personnes à prendre le train pour un festival (par exemple celui de Deauville en 2011).

Source : SNCF

Plus récemment en mai 2013 la SNCF a lancé une campagne de promotion de billets nommée « les 10 jours Intercités ». Cette campagne propose des billets Intercités à prix réduits (à partir de 15 euros), et aux mêmes conditions que les Prem's c'est-à-dire ni échangeables, ni remboursables. Cette campagne a été beaucoup reprise par les médias et sur Internet. On remarque que les prix réduits sont plutôt en période creuse qu'en période de pointe. Néanmoins on note que la promotion est effective sur toutes les lignes, ce qui est un bon point. Ci-dessous une copie d'écran de l'opération sur Voyages SNCF.com

La SNCF a fait également une campagne de publicité sur son service « Very Inbox ». Ce service proposé à bord de certains trains Intercités (uniquement à réservation obligatoire) permet aux passagers d'avoir des repas servis à bord en précommande. Cette campagne a été également relayée par la presse et médias.



Copie d'écran sur les «10 jours Intercités ». Source : Voyages-sncf.com

La SNCF a mis en place récemment (2012) des trains Intercités dit 100% éco. Il s'agit de rames de nuit circulant le jour offrant des tarifs très compétitifs sur deux liaisons : Paris-Limoges-Toulouse, et Paris-Deauville, Trouville (en été uniquement). Ces trains ne circulent pas tout le temps. Les services offerts sont les mêmes que ceux sur les trains à réservation obligatoire (cf en dessous).

b) Services liés aux trains IC

Les services dans les trains dépendent s'ils sont à réservation obligatoire ou non. Les trains à réservation obligatoire bénéficient de la restauration ambulante et aussi d'espaces dédiés (espaces familles). Les passagers de 1ère classe ont aussi à leur disposition des prises pour brancher des appareils électroniques ou recharger leurs batteries de téléphones et autres.

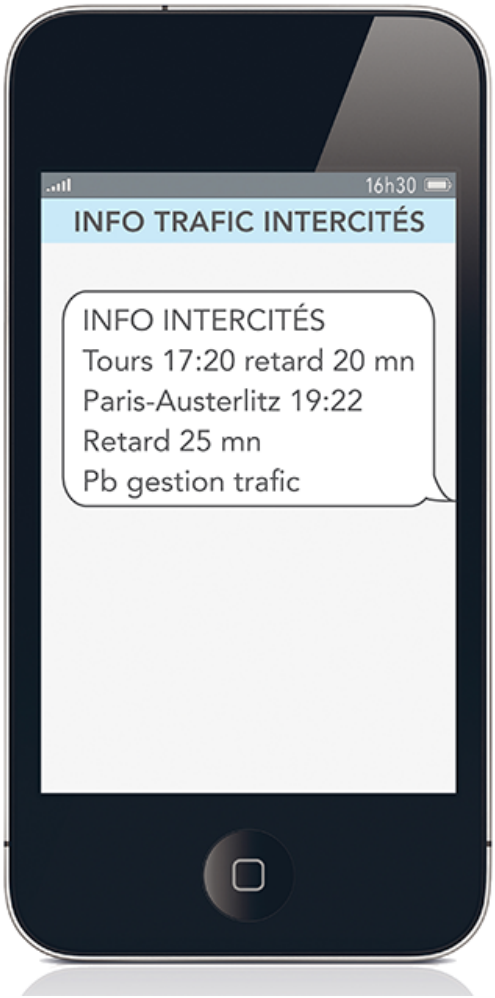
Les trains à réservation facultative ou sans réservation eux ne bénéficient pas de services particuliers.

La deuxième rénovation des voitures Corail a permis de faire bénéficier aux voyageurs de toutes les voitures de prises. Cela sans supplément supplémentaire sur le billet.

L'information voyageur est assurée de manière indistinctement pour les Intercités, TGV par SNCF direct (ou le site info lignes). Toutefois certaines lignes, essentiellement celles du bassin parisien, ont un service spécifique d'information voyageur permettant aux abonnés de recevoir une information en temps réel sur l'horaire de leur train ou éventuels problèmes survenus sur la ligne. Un fil twitter spécifique est inexistant pour les trains Intercités. Les clients doivent utiliser le fil SNCF direct (qui, parfois, confond trains Intercités et TER !).

Un site Internet existe, néanmoins, sur les trains Intercités (intercites.com). Il recense les possibilités touristiques des lignes, les horaires sur les lignes .Ce site présente toutes les lignes Intercités. On note cependant des lacunes de ce site concernant la mise de certaines fiches horaires ou encore l'inexistence de celles-ci. Le nombre de liaisons avec exemple de tarifs est peu important. Les informations sont loin d'être claires sur l'ensemble du site, enfin.

Des blogs de ligne ont été mis en place pour les lignes du bassin parisien. Ces services ont pour but l'interaction entre l'exploitant et les clients de la ligne. Elles permettent à l'exploitant de diffuser des informations et de soumettre des propositions pour l'amélioration du service (même modèle que les blogs « Transiliens » pour les trains de banlieues parisiennes). Ce type de blog est inexistant dans les autres lignes Intercités, même celle à forte fréquentation. De fait les communications de l'entreprise se font essentiellement par voie de presse ou via les associations locales d'usagers.



Exemple d'information en temps réel. Source : intercites.com

c) Les IC face au TGV et au TER

Le train IC se trouve dans un segment « résiduel ». N'étant d'une part pas concerné par une clientèle de type régionale, et d'autre part ne bénéficiant pas des clients attirés par le gain du temps du train grande vitesse.
Ce type de train sert quand même à une clientèle de type longue distance ou de cabotage sur certaines lignes. Les clients étant essentiellement de la clientèle loisirs. Peu de clients empruntent ces trains régulièrement pour leurs déplacements professionnels.

Les TER sont valorisés par les régions qui sont autorité organisatrice de ces trains. Chaque région mène ainsi des actions afin d'encourager ses habitants à emprunter le train ou autre moyen de transport régional par des politiques tarifaires, actions en faveur de certains types de clients (ex : étudiants, professionnels), voire même

l'ensemble de la clientèle (TER à 1 euro dans le Languedoc-Roussillon). La région est aussi financeur du matériel roulant. Les régions peuvent mener aussi des plans d'actions pour la rénovation du réseau (cas de la région Auvergne récemment).

Le TGV est lui un train non conventionné, ses tarifs et ses horaires dépendent de la seule SNCF. Il sert d'image à l'entreprise SNCF et lui permet d'attirer de nombreux clients. Il possède, en effet, de nombreux atouts de par sa vitesse, son confort et même sa fréquence. Il dessert également de nombreuses villes du territoire français. La clientèle qui le fréquente est une clientèle type loisirs et aussi très professionnelle puisque les allers-retours peuvent se faire dans la journée.

Le train Intercités se trouve à mi chemin entre les deux trains présentés plus haut. Il ne bénéficie pas de la grande vitesse (certaines segments de lignes sont toutefois aptes à une vitesse de 200 km/h). Il dessert des régions qui n'ont pas la grande vitesse, ou sert d'alternative à celle-ci. Tout comme le TGV il est un concurrent du trafic aérien sur certains tronçons. L'Etat, autorité organisatrice, n'est pas chargé de sa promotion. Sa promotion dépend donc uniquement de la SNCF. Ce train reste un enjeu pour certains territoires non desservis par la grande vitesse. Néanmoins certains axes, du fait de leur moindre fréquentation, sont sujets à suppression totale de desserte ou à menace de suppressions (en particulier les transversales du Massif Central). Et les régions ne luttent pas forcément pour la survie des lignes et dessertes.

D'autres régions sont très attachées à ce type de desserte. Par exemple l'axe Paris-Limoges-Toulouse, les régions Midi-Pyrénées, Limousin et Centre demandent une desserte bien assurée. Idem pour l'Auvergne. D'autres régions ou départements se battent pour que les liaisons ne disparaissent pas.

Les trains Intercités comportent des relations nocturnes. Nommés « Intercités de nuit » ces trains intéressent les personnes voulant éviter une nuit d'hôtel ou une

clientèle professionnelle voulant effectuer une journée à un endroit et reprendre le train de nuit dans l'autre sens pour les mêmes raisons que la clientèle loisir. La vétusté du matériel roulant ne les rend pas forcément attractif, même si la potentialité de clientèle est là. Cette potentialité de clientèle est présente puisque la SNCF fait circuler des TGV nocturnes (sur lignes classiques) les jours de grand départ en été et hiver. Le confort pour la clientèle n'en est, en outre, guère supérieur. La fragilité des relations nocturnes est présente de part leur faible valorisation (peu ou pas de campagne publicitaire sur ces liaisons).

On remarque donc que ces trains ne se trouvant ni sur le giron des régions ni sur celui de la SNCF sur l'aspect financier et des dessertes. La potentialité de ces trains réside donc dans l'attractivité des lignes et aussi de la valorisation régionale (voire touristique) de ceux-ci.
L'Etat a donc aussi un rôle crucial dans cette convention pour le maintien ou non de relations.

Un Intercités au départ de Toulouse Matabiau. Photo : Marc Debrincat

2) Principe de desserte : état des lieux

Comme expliqué au dessus, les lignes Intercités sont diverses. Pour évoquer les principes de dessertes il nous a semblé nécessaire d'opérer une classification afin de mieux appréhender l'état des lieux en matière de desserte.
Nous avons décidé de présenter dans un premier temps les lignes effectuant une desserte pendulaire, celles du bassin parisien. Dans un second temps, les lignes longue distance. Dans un troisième les lignes autre dite « moyenne distance » effectuant une desserte interrégionale.

a) Lignes du bassin parisien

Ce sont des lignes très fréquentées, ayant beaucoup de clientèle pendulaire effectuant des trajets domicile-travail, la fréquence des trains est donc plus élevée pour faire face à ce type de clientèle. La ligne Paris-Bourges comporte 6 Allers/Retours quotidien. Celle de Paris-Amiens en comporte 14. Celle de Paris-Tours en comporte également 6 Allers retours quotidien.
Ces lignes ont donc une fréquence et une amplitude élevée. La juxtaposition de nombreuses lignes expliquent aussi le fait que ces fréquences et amplitudes soient élevées (ex : Paris-Nevers avec Paris-Nevers-Clermont). Cette fréquence permet une moyenne de 12 Allers-retours sur Paris-Nevers.
Sur Paris-Caen 16 Allers-retours sont disponibles en Intercités. Sur Paris-Troyes il y a 15 Allers-retours quotidien.

b) Ligne longue distance (anciennement « Grandes Lignes »)

Contrairement aux lignes du bassin parisien, ces lignes ont plutôt un public loisir. Comme l'illustre l'enquête menée auprès des personnes utilisant/ n'utilisant pas le

train (voir plus haut). Ces lignes constituaient l'ancienne desserte Grandes Lignes de la SNCF (hors TGV). Ces grandes lignes sont essentiellement Paris-Toulouse (via Limoges), Paris-Clermont-Ferrand, Paris-Cherbourg (Trouville/Deauville), Paris-Belfort-Mulhouse, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Marseille-Nice.

La desserte de ces lignes est très variable selon les lignes. La desserte Paris-Belfort a 6 Allers-retours à l'heure actuelle, 7 Allers-retours pour Paris-Clermont. Paris -Cherbourg a elle aussi 7 Allers-retours par jour.

Les axes transversaux Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Marseille sont eux desservis respectivement par 5 Allers-retours, et 6 Allers-retours respectivement.

c) Autres lignes Intercités

Les autres lignes ont une desserte variable d'un aller-retour à trois ou quatre allers-retours. Ces lignes ayant des fréquentations très hétéroclites, le nombre d'allers-retours est fonction de cela.
Ces lignes constituaient le prolongement des axes Grandes lignes vers le sud ou le nord. Le réseau est aussi constitué d'axes transversaux notamment via le Massif Central.

La fréquence peu élevée des trains est dû notamment soit au mauvais état des voies, notamment à des concurrences sévères de la route ou de l'aérien.

Pour mieux illustrer l'ensemble des lignes Intercités nous avons fait un tableau en tenant compte des possibles concurrences de ces lignes tant au plan ferroviaire (TGV) qu'au plan routier et aérien (voir tableau en annexe).

Partie II) La complexité de la mise en œuvre d'une desserte interrégionale cohérente avec une desserte nationale sur la ligne Bordeaux-Marseille

1) Naissance de la ligne transversale

a) La volonté de création d'une transversale

La ligne Transversale est en réalité la jonction de deux lignes. La première est la ligne Bordeaux-Sète, la seconde Sète-Tarascon qui rejoint l'axe Paris-Lyon-Marseille (dite aussi Ligne Impériale).
La volonté de création de la ligne transversale remonte au XIXème siècle. Le canal du Midi fut un fort enjeu dans cette ligne. Celui-ci était construit partiellement. La rivalité entre chemins de fer et Canal était donc présente.

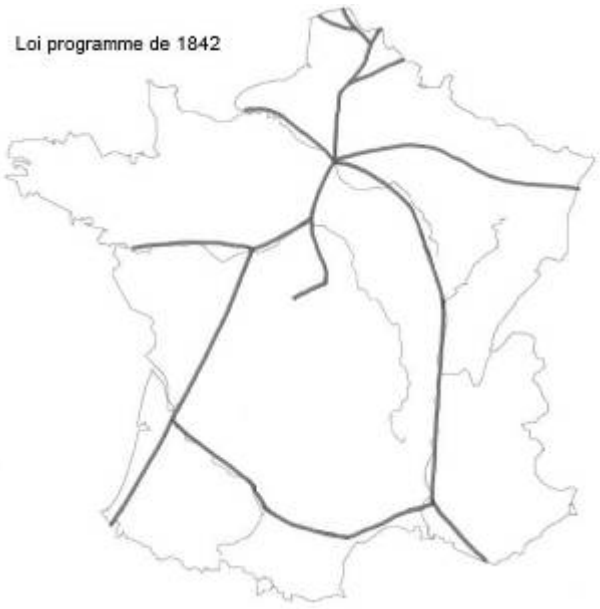
Le canal a ainsi été un lieu de débat de construction de la ligne puisque, construit avant celle-ci, il permettait aux marchandises de transiter de la Méditerranée et l'Atlantique. Le fait de construire une ligne de chemins de fer provoquait donc de vifs débats. Et l'utilité même de celle-ci était mise en cause. Pierre-Dominique Martin, un ingénieur, proposa de combiner chemins de fer et bateau pour acheminer les marchandises de Bordeaux à Toulouse. Le projet ne vit pas le jour. C'était en 1832.

Le projet de ligne refit surface en 1838. Cette fois à l'Assemblée Nationale, le projet fut déposé par M.Billaut. Ce projet reçu l'approbation de la commission chargée de l'examiner. *« Malgré la diversité des voies de communication existant alors entre les deux villes :(…). Les marées contraires, les crues, les inondations, les glaces, les brouillards d'hiver, retardent souvent, suspendent parfois la navigation. La circulation par terre est parfois arrêtée par les débordements du fleuve… Ce chemin forme la tête de ligne qui doit rejoindre Bordeaux à Marseille : c'est un premier pas fait de l'Océan vers la Méditerranée.».* Un projet de concession vit donc le jour. Néanmoins les débats concernant les terminus et la

volonté de M. Billaut de laisser les politiques se mettre d'accord sur le projet l'enterrèrent une nouvelle fois pour quelques années supplémentaires.

Les années 1830 furent de nouveau le théâtre de débats très forts entre les partisans du canal et ceux du rail.
Ce débat portait essentiellement sur la modernité qu'apportait le chemin de fer. Les bordelais estimaient que le canal permettrait une meilleure dotation du port de Bordeaux. Les partisans du chemin de fer, eux, disaient que celui-ci permettrait de faire vivre l'activité de transbordement. D'autres départements, notamment ceux des Pyrénées voulaient un canal dans les Pyrénées. Ils étaient donc hostiles au prolongement du canal du Midi.
Le contexte de l'époque était plus favorable au chemin de fer qui faisait figure de modernité, et son développement considérable poussait en sa faveur.

En 1842, la loi de programmation des projets ferroviaires français mis de nouveau le projet sur le devant de la scène.



En 1846 une première concession accordée à un groupe de banquiers suivant cette loi. Les problèmes de rassemblement de fonds eurent raison du projet une fois de plus. Et sa mise en œuvre fut décalée une fois encore.

Il fallut attendre 1851 pour que le projet réapparaisse sur les bureaux de l'Assemblée Nationale. Comme on pouvait s'y attendre le gouvernement eu des doutes sur le projet, ne voulant pas détruire le canal du Midi, il remit le projet de ligne sur le banc de touche.
L'Etat finit par décider qu'il fallait construire une voie de chemin de fer. La ville de Bordeaux y était favorable en raison de la complémentarité entre le fer et le canal. Puis les grandes artères ferroviaires commençaient à voir le jour en France (voir carte ci-dessous).
Il autorisa la concession de ligne à une Compagnie menée par les frère Pereire (qui avaient construit la ligne Paris-Saint Germain) pour la construction de celle-ci.
Une concession était lancée au même moment pour poursuivre la construction du canal conjointement à la ligne.

La construction de la ligne débuta alors. Comme le voit dans la carte ci-dessous, la ligne Tarascon-Sète est elle beaucoup plus ancienne. Prolongement d'une ligne d'Alès à Beaucaire elle a eu pour but de desservir l'ensemble du Golf Méditerranéen.
Cette ligne fut ouverte de Montpellier à Sète en 1839. Le prolongement de Beaucaire intervint plus tard en 1845. Sachant que la totalité de la ligne Tarascon-Sète était mise en service en 1852.

La ligne Bordeaux-Marseille fut donc une radiale avant d'être une transversale. Et comme on le voit son utilité transversale apparu bien plus tard quand l'ensemble de l'axe fut achevé.

Le réseau ferroviaire en 1850

b) Création de la ligne transversale (étapes)

La ligne transversale a été construite donc en premier de Montpellier à Sète en 1839. Les raccordements jusqu'à Tarascon (jonction de la ligne Impériale) pour permettre la liaison à Marseille ont été construits entre 1845 et 1852.
La liaison ferroviaire Narbonne-Sète est effective seulement en aout 1857.

Sur la partie Bordeaux-Sète, la première section Bordeaux-Langon fut ouverture en 1855.
La section de Langon à Tonneins fut mise en service en décembre 1855.
Quelques mois plus tard la section Bordeaux-Toulouse pu ouvrir, en aout 1856.Il fallu attendre donc un an de plus pour que la voie ferré de Bordeaux à Sète puisse être mise en service. Le 2 avril 1857, Bordeaux et Sète étaient effectivement reliées par une liaison ferroviaire.

La transversale a donc pu commencé à être exploitée commercialement uniquement à partir d'aout 1857.

Inauguration de la ligne Bordeaux à Sète en avril 1857. Photo de Gustave LE GRAY

2) La transversale actuelle (descriptif)

Les deux lignes présentées au dessus sont donc de conception classique. La modernisation des lignes permet aux trains de rouler à une vitesse maximale entre 140 et 160 km/h sur l'ensemble de celles-ci. Face au trafic important ces deux lignes ont été électrifiées et les voies sont doublées et banalisées (c'est-à-dire que les trains peuvent emprunter les voies à contre sens).

Ces lignes ne sont pas à fort gradient de côte donc peu difficiles pour les machines qui roulent.

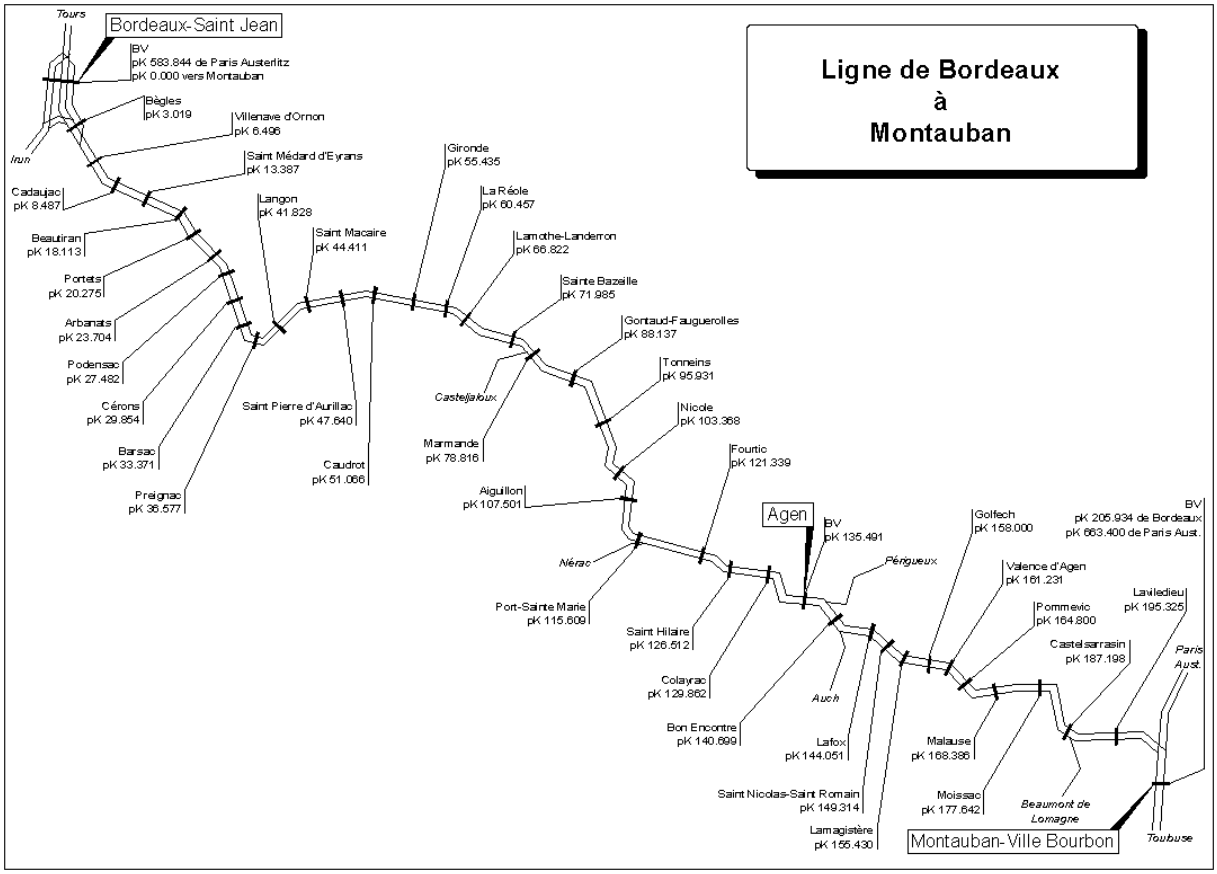
Ces lignes disposent de nombreuses grandes gares, telles que sont Bordeaux, Toulouse, Montpellier. Ces gares permettent de fluidifier le trafic et peuvent être terminus pour les trafics de la ligne.

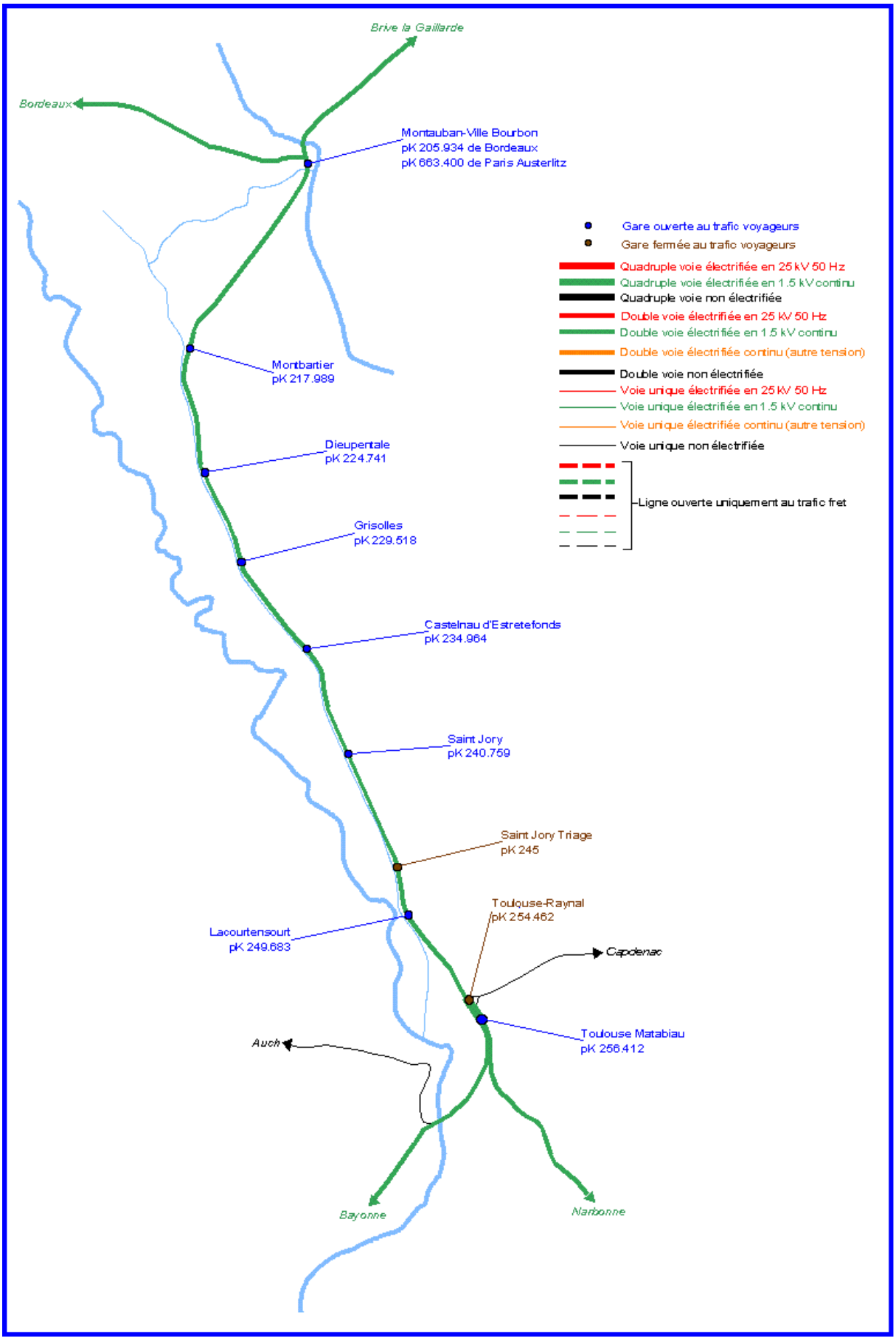
Les lignes ont comme système de signalisation le Block Automatique Lumineux (BAL) la plus grande majeure partie du parcours. Cette signalisation a été mise en place dans les années 60 afin de permettre une augmentation de capacité de ces lignes. En effet ce type de signalisation permet à un plus grand nombre de trains de circuler.

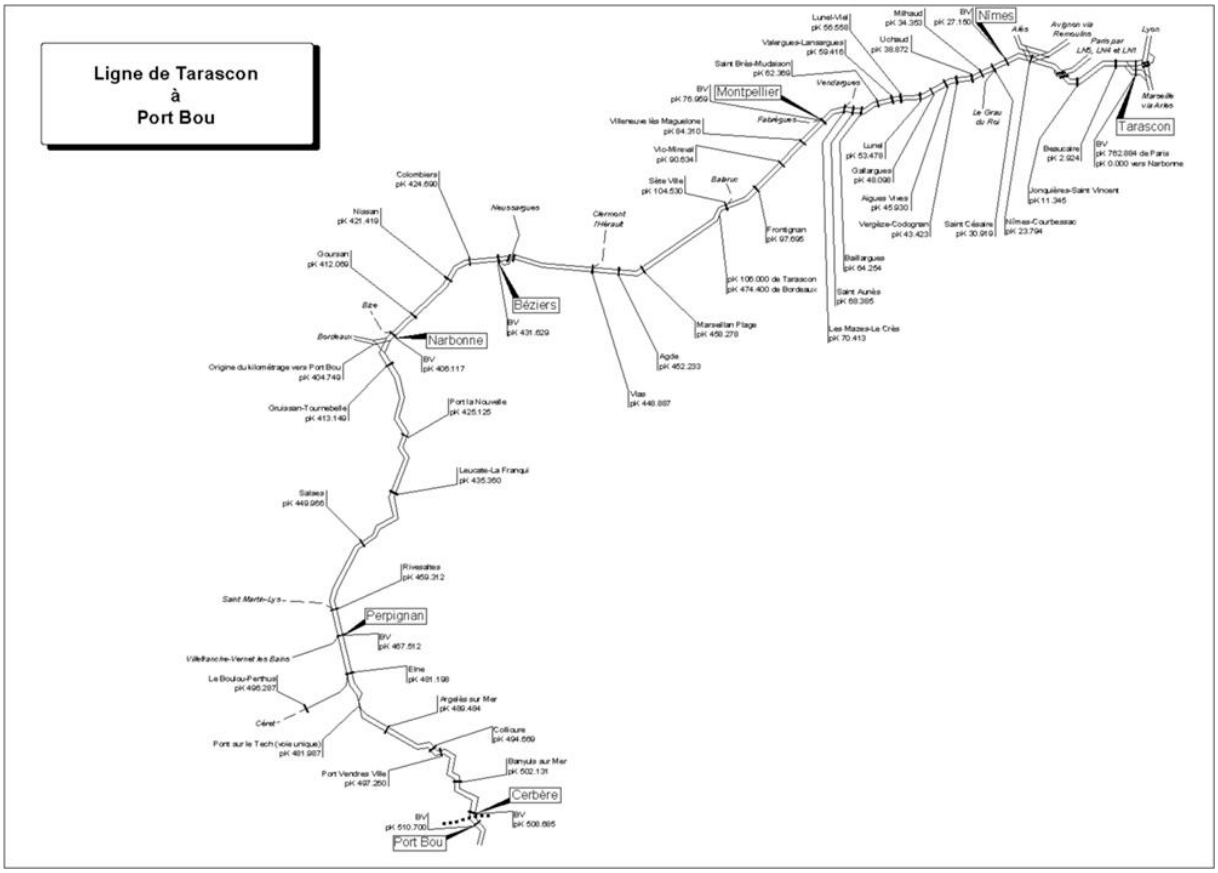
Ces lignes sont empruntées par du trafic voyageur mais aussi par du trafic fret. Ce qui peut aussi limiter la mise en place de sillons voyageurs en théorie.

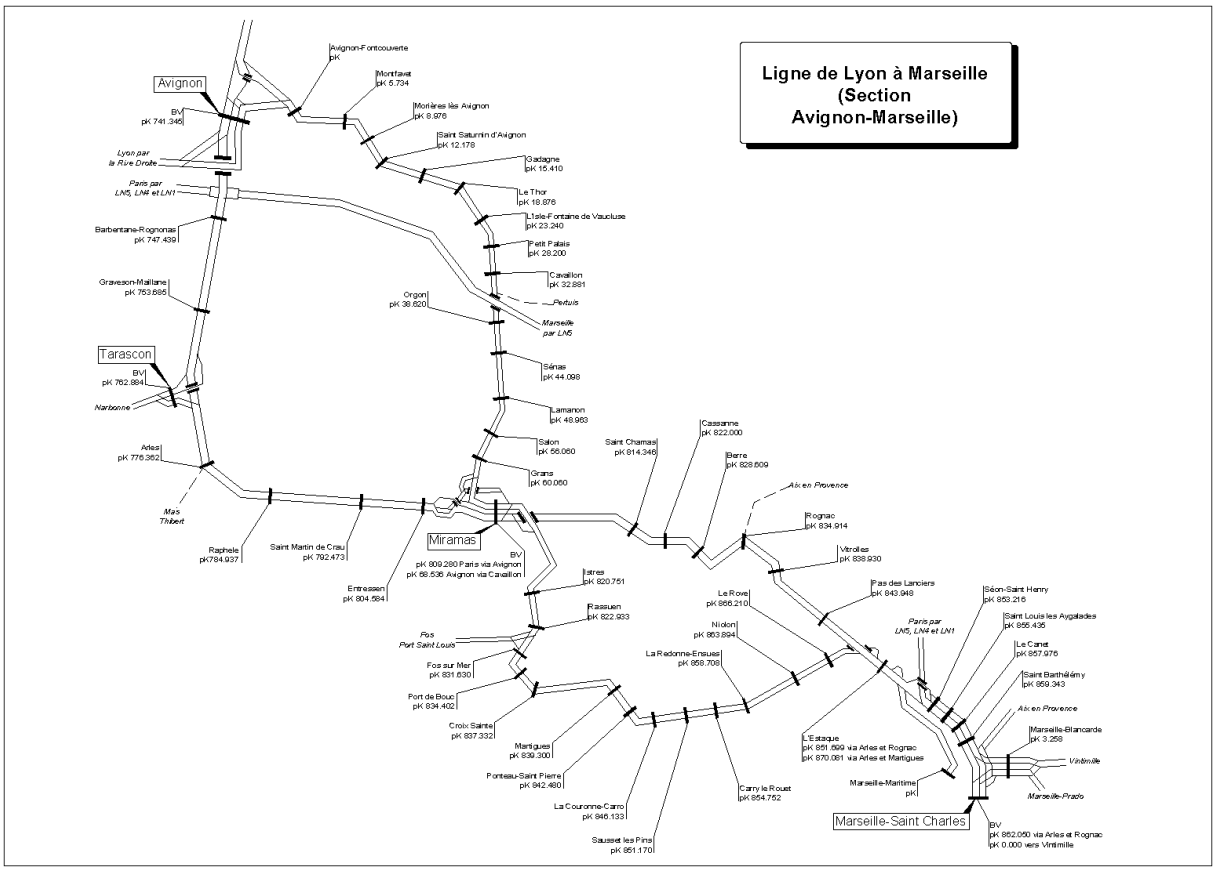
Ces lignes ont plusieurs vocations. La vocation transversale (ouest-est), vocation radiale (nord-sud).

Nous présentons ici les cartes des lignes afin de mieux visualiser celles-ci. Nous vous présentons la carte de la ligne d'Ouest à l'Est. Les cartes sont issues du blog Rail 21 tenu par Florent Brisou (http://florent.brisou.pagesperso-orange.fr).




Brive la Gaillarde
Bordeaux
Montauban-Ville Bourbon
pK 205.934 de Bordeaux
pK 663.400 de Paris Austerlitz
Montbartier
pK 217.989
Dieupentale
pK 224.741
Grisolles
pK 229.518
Castelnau d'Estretefonds
pK 234.964
Saint Jory
pK 240.759
Saint Jory Triage
pK 245
Toulouse-Raynal
pK 254.462
Lacourtensourt
pK 249.683
Capdenac
Toulouse Matabiau
pK 256.412
Auch
Bayonne
Narbonne
Gare ouverte au trafic voyageurs
Gare fermée au trafic voyageurs
Quadruple voie électrifiée en 25 kV 50 Hz
Quadruple voie électrifiée en 1.5 kV continu
Quadruple voie non électrifiée
Double voie électrifiée en 25 kV 50 Hz
Double voie électrifiée en 1.5 kV continu
Double voie électrifiée continu (autre tension)
Double voie non électrifiée
Voie unique électrifiée en 25 kV 50 Hz
Voie unique électrifiée en 1.5 kV continu
Voie unique électrifiée continu (autre tension)
Voie unique non électrifiée
Ligne ouverte uniquement au trafic fret


Ligne de Tarascon
à
Port Bou
Lunel-Viel
pK 56.556
Mihaud
pK 34.353
BV
pK 27.150
Nîmes
Arles
Avignon via
Remoulins
Paris par
LN5, LN4 et LN1
Lyon
Valergues-Lansargues
pK 59.416
Uchaud
pK 38.672
Saint Brès-Mudaison
pK 62.369
Vendargues
BV
pK 76.959
Montpellier
Marseille
via Arles
Tarascon
Villeneuve lès Maguelone
pK 84.310
Fabrègues
Le Grau
du Roi
Vic-Mireval
pK 90.634
Lunel
pK 53.478
Gallargues
pK 48.098
Aigues Vives
pK 45.930
Vergèze-Codognan
pK 43.423
Saint Césaire
pK 30.919
Nîmes-Courbessac
pK 23.794
Beaucaire
pK 2.924
BV
pK 762.894 de Paris
pK 0.000 vers Narbonne
Jonquières-Saint Vincent
pK 11.345
Sète Ville
pK 104.530
Balaruc
Colombiers
pK 424.690
Nissan
pK 421.419
Gourgan
pK 412.059
Neussargues
Clermont
l'Hérault
Frontignan
pK 97.695
Baillargues
pK 64.254
Saint Aunès
pK 68.395
Les Mazes-Le Crès
pK 70.413
pK 106.000 de Tarascon
pK 474.400 de Bordeaux
Béziers
BV
pK 431.629
Marseillan Plage
pK 458.278
Agde
pK 462.233
Vias
pK 446.887
Bize
Bordeaux
Narbonne
BV
pK 406.117
Origine du kilométrage vers Port Bou
pK 404.749
Gruissan-Tournebelle
pK 413.140
Port la Nouvelle
pK 425.125
Leucate-La Franqui
pK 435.360
Salses
pK 449.966
Rivesaltes
pK 459.312
Saint Martin-Lys
Perpignan
BV
pK 467.512
Villefranche-Vernet les Bains
Le Boulou-Perthus
pK 495.287
Elne
pK 481.198
Argelès sur Mer
pK 489.494
Cèret
Port sur le Tech (voie unique)
pK 491.987
Collioure
pK 494.559
Port Vendres Ville
pK 497.250
Banyuls sur Mer
pK 502.131
Cerbère
BV
pK 510.700
BV
pK 508.695
Port Bou



3) Etat du trafic, une ligne ou des lignes ?

Les trafics régionaux

Les trafics régionaux représentent une part importante de la desserte sur l'axe Bordeaux-Marseille. Il y a d'abord les TER purement régionaux n'effectuant que des dessertes à l'intérieur des régions. Il y a ensuite les TER interrégionaux qui effectuent une desserte entre deux régions.

Ces TER sont une part importante de la grille horaire des liaisons Bordeaux-Marseille.

Les différentes liaisons TER sont pour les régions concernées :

- Le TER Nîmes-Cerbère (Port-bou). Il effectue de nombreux arrêts et dessert les gares principales du parcours Bordeaux-Marseille jusqu'à Narbonne ou Marseille.

Ce même TER effectue des dessertes partielles du parcours jusqu'à Nîmes ou ayant pour origine Marseille. Il existe aussi un TER de ce type effectuant la desserte jusqu'à Perpignan.

- Le TER Avignon-Narbonne. Desserte régionale des petites et grandes villes de l'axe Bordeaux-Marseille à partir d'Avignon.
- Le TER Marseille-Avignon qui lui dessert les petites villes du début de l'axe.
- Les TER Arles-Nîmes et Avignon-Nîmes qui effectuent une desserte interrégionale.
- Les TER Toulouse-Carcassonne qui font une desserte régionale de la ligne Bordeaux-Marseille. Il existe également dans la région Midi Pyrénées un TER effectue une desserte Montauban-Agen.
- Il existe une desserte peu fréquente TER entre le Languedoc-Roussillon entre la région Midi-Pyrénées, Toulouse-Nîmes (un aller/retour par jour).

La région Aquitaine organise une desserte Bordeaux-Agen et en collaboration avec la région Midi-Pyrénées une desserte Agen-Montauban. Il existe aussi des TER Bordeaux-Toulouse. La desserte est là aussi réduite, un train par jour dans chaque sens.

Desserte régionale et interrégionale de la ligne. Carte faite par l'auteur. Données : fiches régionales, Lineoz Fond de carte : RFF

En marron ; la desserte TER interrégionale.

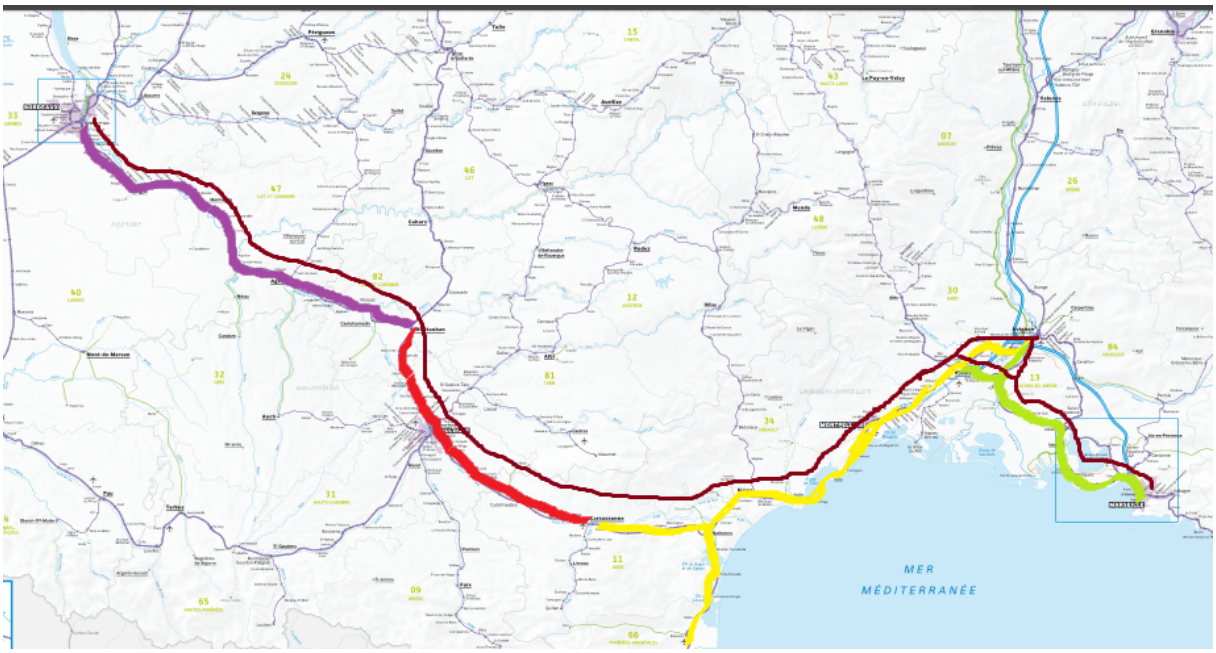
Violet : région Aquitaine.

Rouge : région Midi Pyrénées

Jaune : Languedoc-Roussillon

Vert : Région Provence Alpes Côte d'Azur

Nota : la grosseur des traits montre le nombre de trafics.



La desserte TGV

De nombreux TGV parcourent également l'axe Bordeaux-Marseille. Ces TGV sont le plus souvent des TGV radiaux. C'est à dire en provenance ou à destination du nord de la France. Un seul TGV effectue la relation Bordeaux-Marseille sans ensuite emprunter une ligne radiale.

Les TGV viennent pour la partie ouest de la ligne de Paris Montparnasse, ceux de la partie Est proviennent soit de Lyon, soit de Paris Gare de Lyon, voire de plus loin Lille Europe ou Bruxelles (desserte internationale).

Les TGV n'ont pas la même politique d'arrêts que les trains Intercités dont nous parlerons ensuite. Certains desservent des villes moyennes pour compléter la desserte TER. D'autres desservent uniquement les grandes villes de l'axe. Les TGV utilisent soit la Transversale pour effectuer une desserte Méditaréenne (terminus ou origine Perpignan/Montpellier), certains l'utilisent pour une desserte partielle de la Transversale (terminus ou origine Toulouse).

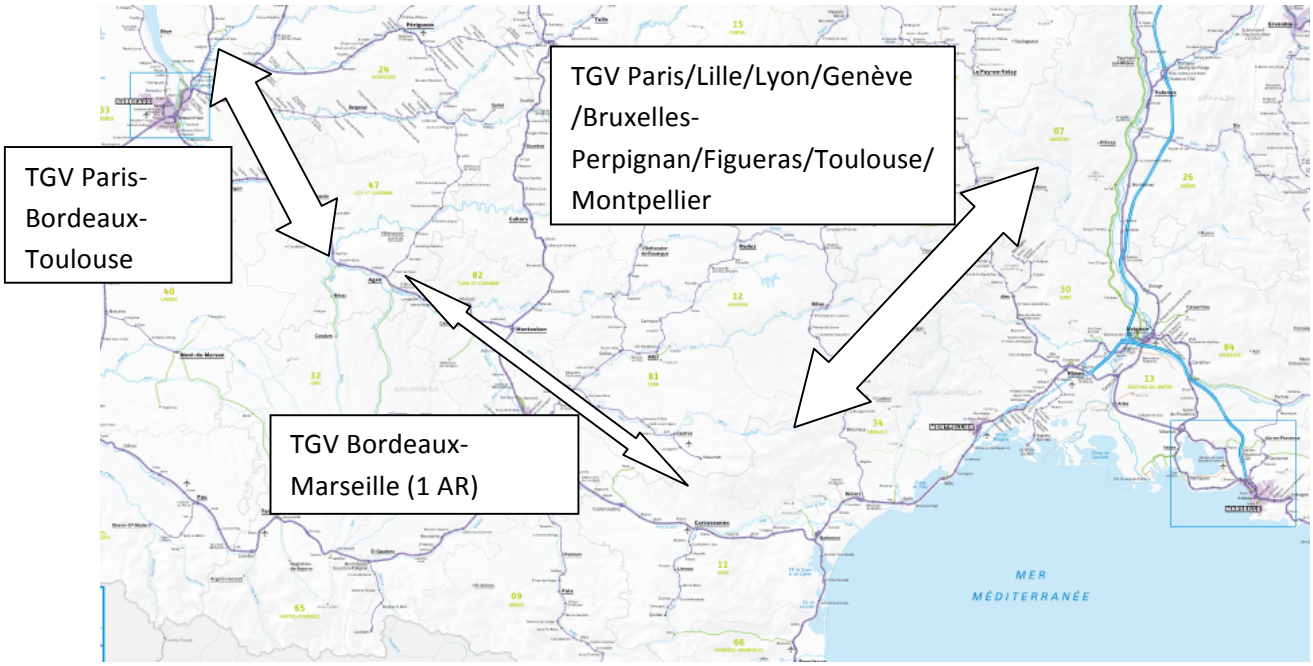
La seule liaison transversale de bout en bout est assurée par le TGV 6886/7 ou 6844/5. Ce TGV relie Marseille à Bordeaux (et inversement). Sa suppression est actée pour le prochain service et va obliger l'Etat à repositionner la desserte des trains Intercités sur la ligne.

Paris-Toulouse	Paris-Montpellier	Lyon-Toulouse	Genève-Montpellier	Bruxelles-Montpellier-	Lille-Montpellier	Paris-Perpignan
4 AR (JOB) 5 AR (hors JOB)	8 AR (JOB) 9 AR (hors JOB)	3 AR (JOB) 4 AR (hors JOB)	1 AR (JOB) 1 AR (hors JOB)	2 AR (JOB) 2 AR (hors JOB)	4 AR (JOB) 5 AR (hors JOB)	5 AR (JOB) 6 AR (hors JOB)

Trafic international

Dans cette grille, il faut ajouter les trains Internationaux. Les principales liaisons sont celles France-Espagne assurée en Talgo. Les autres liaisons internationales sont assurées en TGV et concernent essentiellement les axes France-Belgique/ France –Suisse. Une desserte internationale est assurée en train de nuit vers le Luxembourg.

Desserte TGV sur l'axe Grand Sud



Les trains IC dans les trafics de la ligne.

- Train IC Paris-Toulouse

  Ces trains ne desservent que Montauban et Toulouse.
- Train IC Toulouse-Nantes (-Quimper)

Ces trains passent sur la partie Ouest de la Transversale. Ils desservent les villes de Montauban, Marmande, Agen et Bordeaux.

- Trains IC Bordeaux-Toulouse-Marseille (-Nice). 6 Allers/Retours (7 le vendredi, dimanche)

  Il existe deux types de desserte pour ces trains.

  Les trains dit « Grand Sud » effectuent la desserte des grandes villes (Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille) et continuent ensuite jusqu'à Nice. Les autres trains effectuent uniquement une desserte Bordeaux-Marseille en desservant les villes moyennes et grandes villes (Bordeaux, Marmande, Agen, Montauban, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Sète, Montpellier, Nîmes, Arles, Miramas, Marseille). Un train a pour origine/destination Toulouse.
- Trains IC de nuit

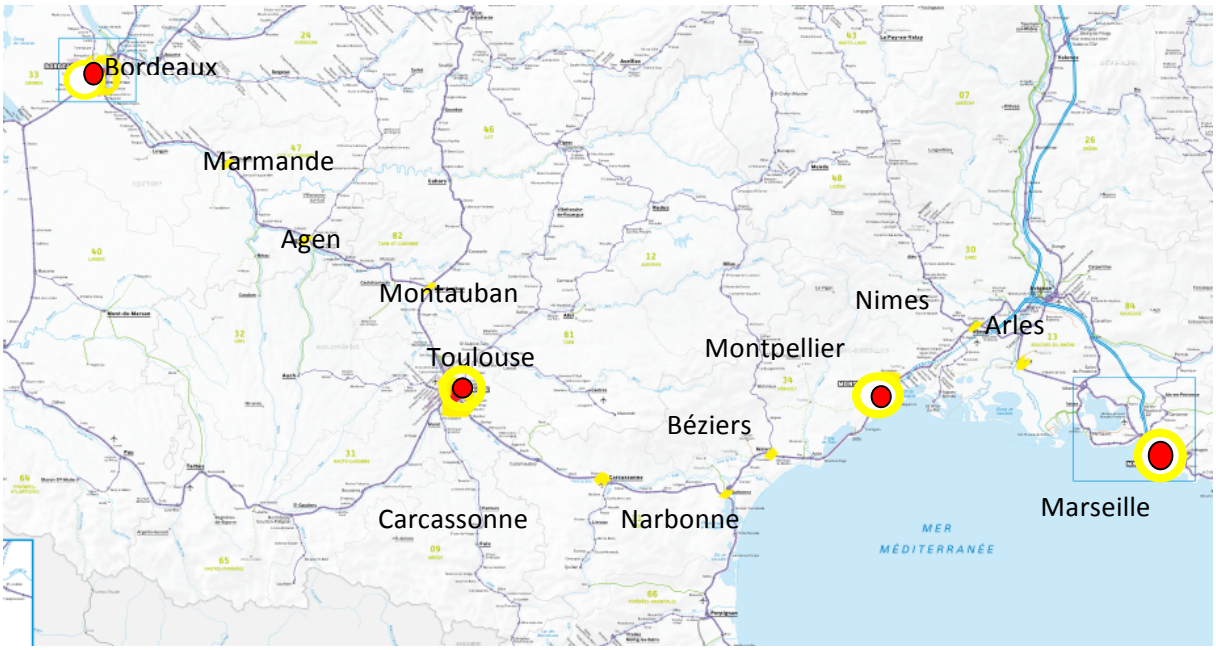
  Desserte : Hendaye-Nice (1 Aller/retour quotidien). Les arrêts du train sur la Transversale sont uniquement Toulouse, Montauban, Agen et Bordeaux.

  Desserte : Paris-Toulouse –Port-bou. Ces trains assurent la desserte des villes suivantes : Montauban, Castelnaudary, Carcassonne, Toulouse, Narbonne.

  Desserte : Luxembourg-Cerbère –Port-bou ainsi que Strasbourg-Cerbère-Port-bou (1 train par jour dans chaque sens environ). Les villes où les trains s'arrêtent sont Narbonne, Béziers, Sète, Agde et Montpellier.

Comme nous nous intéressons à la desserte de la Transversale et par choix de simplification, nous tiendrons compte des trains IC Bordeaux-Marseille (-Nice) et de l'intégration par rapport à la desserte des grandes villes et villes moyennes.

Desserte Intercités sur le Grand Sud (trains Bordeaux-Marseille). En rouge : trains Grand Sud et jaune les autres trains IC. Carte faite par l'auteur. Fond de carte : RFF. Données arrêts d'après les fiches horaires SNCF.



Desserte : 7 allers-retours quotidien (et un de plus le vendredi soir), 4 trains avec arrêts intermédiaires , 2 Grand Sud (1 train Marseille-Toulouse vendredi et dimanche) dans le sens Marseille-Bordeaux. 3 Grand Sud et 2 trains avec arrêts intermédiaires quotidien (et un Grand Sud de plus vendredi, dimanche) dans le sens Bordeaux-Marseille.

3) Vocation transversale ou radiale de la ligne

a) Les axes nord-sud

La desserte nord-sud est importante car les villes qui bordent la Méditerranée sont une source de flux à fois touristiques et économiques.

Grâce à la mise en service des lignes à Grande Vitesse(LGV), notamment la LGV Méditerranée un trafic important est induit sur la ligne classique à partir de Nîmes.

Du côté Ouest la LGV Atlantique est aussi vecteur de trafic Nord/Sud en particulier sur la partie Bordeaux-Toulouse.

Le reste des trains assurant une desserte Nord-Sud sont les trains IC Paris-Toulouse et dans une moindre mesure par les trains Nantes-Toulouse.

Les trains qui ont pour origine une desserte nord/sud sont nombreux dans la ligne. Ce sont les trafics importants.

D'ailleurs dans le passé, la Transversale fut un axe radial car elle n'était pas entièrement terminée. Au début le prolongement de la ligne vers Langon au sud de Bordeaux en est l'exemple.
Il est aussi à remarquer, que la Transversale joue bien un rôle de radiale par sections. Du côté Ouest la fin de la ligne Paris-Toulouse, du côté Est, c'est l'Arc Méditerranéen qui sert lui aussi de radiale (section Narbonne –Nimes)

b) Les axes est-ouest

Ces axes constituent des éléments importants pour la ligne également. C'est d'ailleurs la vocation première de cette ligne.

Le trafic est en premier lieu assuré par les trains régionaux qui constituent une part importante du trafic. Le trafic TER interrégional est lui, sur cet axe, peu important. Quelques allers-retours seulement sont assurés par des TER interrégionaux.

Ensuite le trafic est surtout constitué des trains IC (6 Aller/Retour par jour, un de plus le vendredi, dimanche), une seule desserte quotidienne TGV aller/retour est présente.
La politique dépend de la SNCF pour les Intercités

c) Une transversale dépendant d'un trafic TGV et TER important

La transversale est utilisée beaucoup en trafic régional. Son trafic est donc essentiellement un trafic de cabotage si l'on considère les types de trafic.

Il est donc probable que les voyageurs empruntent l'axe en courte distance. Ou en longue distance mais uniquement sur une partie de celui-ci (par exemple : Toulouse-Montpellier ou Béziers-Toulouse…).

Néanmoins l'importance du trafic TGV prouve aussi que la clientèle potentielle pour le transport ferroviaire est en augmentation.
Selon une enquête sur les déplacements menée dans la région Languedoc-Roussillon le trafic ferroviaire est de 3% par an, sur cette seule région bien entendu.

Pour la partie Languedoc-Roussillon d'ailleurs cette même enquête appuie le fait que les flux radiaux sont très importants (39%) tandis que les échanges avec les régions voisines telles que sont Midi- Pyrénées et Provence -Alpes -Côte -d'Azur sont aussi importants (42%).

Malgré cela la hausse du trafic pour cette région est surtout un trafic ayant pour origine ou destination la région parisienne et Rhône-Alpes.
La desserte entre les villes de Bordeaux à Toulouse est importante également, on peut le supposer. Néanmoins le faible nombre de TER interrégionaux circulant entre Bordeaux et Toulouse montre que ce trafic est assuré en TGV et en IC.
La Transversale joue un rôle interrégional pour les territoires, le peu de trafic de TER inter régions et de trains Intercités pose question sur la manière dont est employée la Transversale. Les nombreux trafics TGV sur l'axe illustrent cette problématique.
La même question se pose en ce qui concerne les villes dites moyennes qui ne sont pas forcément bien desservies (nous le verrons par la suite) et peu reliés aux grandes métropoles des autres régions. Un potentiel de trafic est présent dans ces villes et il semble sous utilisé par l'opérateur actuel.

En conclusion, la transversale est bien utilisée de par ses nombreux trafics (TER..). Mais sans doute sous valorisée de par la faiblesse de la desserte interrégionale TER sur cet axe. En comparaison l'axe est revanche très fréquenté par les TGV et relativement peu par les trains IC. Cependant l'insertion de nouveaux trains est problématique à cause du nombre de trafics régionaux, TGV et de marchandises sur cet axe.

4) Analyse tarifaire et concurrentielle de la Transversale : la desserte ferroviaire face aux autres modes de transports. Concurrence intra trains SNCF, TGV, TER ?

- Analyse multimodale de l'axe

L'axe Bordeaux-Marseille est un axe important du territoire. Au niveau aérien, il y a trois aéroports importants sur cet axe. Celui de Bordeaux, Bordeaux-Mérignac, Marseille Provence et enfin celui de Toulouse Blagnac. Les autres aéroports tels que ceux de Montpellier et Nîmes sont plus petits. Les aéroports de Bordeaux et Marseille ont une desserte aérienne assurée par une seule compagnie : Air France, plus précisément sa filiale à bas prix Hop !

« Hop ! » ne propose pas tous les jours des vols. La desserte aérienne est d'un vol par jour par sens. L'aéroport de Toulouse ne permet pas d'aller à Marseille en avion. Le type d'appareil utilisé pour cette rotation est un Airbus A 319 (124 places en version 2 classes).

Au niveau routier, de grands axes routiers relient les villes de Marseille à Montpellier en passant par Toulouse jusqu'à Bordeaux. Les autoroutes suivent d'ailleurs à peu près le même tracé que la voie ferroviaire. Ces autoroutes sont payantes et souvent encombrées (en particulier l'autoroute A9 en Montpellier et Nîmes). Les entrées des grandes villes sont également sources de congestion du trafic routier. Ces autoroutes enregistrent un trafic en croissance. Toutefois ce trafic est croissant par sections et non de manière uniforme. L'illustration en Languedoc-Roussillon via cette carte ci dessous qui montrent la progression du trafic de 1985 à 2005 (Source : SETEC International 2010 issu de l'enquête

déplacements d'après les comptages SETRA et les conseils généraux et estimations SETEC).

On remarque la hausse bénéficie surtout à l'arc méditerranéen. La partie Narbonne-Béziers a une hausse moins élevée que le reste de la desserte. La hausse du trafic est très significative entre les villes de Montpellier et Nîmes.

Au niveau de la desserte ferroviaire se reporter à ce qui a été écrit au dessus et qui illustre les flux sur l'axe Bordeaux-Marseille.

Il est difficile d'évaluer la part modale des trafics sur tout l'axe. L'exemple donné par le Languedoc-Roussillon peut cependant donner une idée de celui-ci. 70% des déplacements sont routiers, 20% par mode ferroviaire et 10% en aérien.

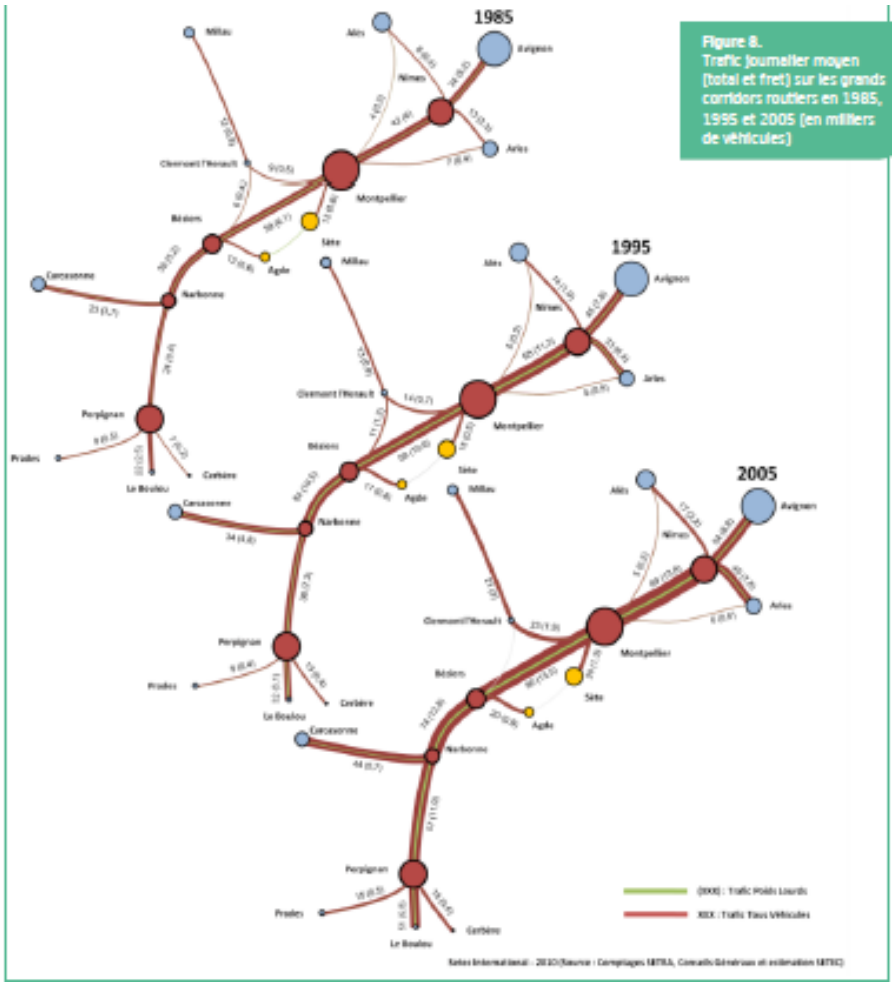


Figure 8.
Trafic journalier moyen (total et fret) sur les grands corridors routiers en 1985, 1995 et 2005 (en milliers de véhicules)

Progression du trafic routier en Languedoc Roussillon extrait de « Etude socio-économique, déplacements pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ». Source : SETEC international.

Présentation des moyens de transports disponibles sur la relation Bordeaux-Marseille et leurs différents avantages/inconvénients

Avion : l'avion est le plus rapide de tous les moyens de transports, peut permettre donc aux personnes pressées de gagner du temps. Ce moyen de transport possède l'inconvénient d'être pas flexible en termes d'horaires (horaires contraints).Cet inconvénient est à relativiser car certains billets permettent d'avoir une flexibilité horaire. De plus la nécessité d'être à l'aéroport au moins une heure environ avant le décollage est aussi un inconvénient de flexibilité. L'avion ne dessert pas les villes intermédiaires (desserte que de bout en bout). Peu d'offre disponible sur la relation.

Train : Moins rapide que l'avion, le train fait une desserte plus fine du territoire. Il permet aussi de s'enlever de la contrainte de fatigue qu'engendre la conduite. Permet souvent de rejoindre rapidement le centre-ville. Il possède comme inconvénient l'impossibilité d'effectuer un trajet de porte à porte. Le train n'a également pas flexibilité horaire mais il y a en moyenne 6 trains chaque jour, offrant ainsi un certain choix.

Voiture : Elle offre l'avantage de la flexibilité horaire et aussi de permettre un trajet de porte à porte. Prendre des bagages en quantité. Elle est soumise à la congestion urbaine et aux éventuels bouchons notamment la zone Toulouse-Nîmes. Le conducteur peut souffrir de la fatigue à l'arrivée. La voiture est, enfin, la moins rapide des trois moyens de transports (de ville à ville). Le covoiturage possède les mêmes avantages que la voiture hormis la flexibilité horaire et le problème de confiance envers le conducteur. Le prix est moins cher que la voiture individuelle.

Analyse tarifaire intermodale et concurrence trains intra SNCF sur l'axe

Comme nous l'avons dit plus haut de nombreux trains différents circulent sur la ligne Bordeaux-Marseille. Nous nous demandons ici si les différences tarifaires peuvent influencer à choisir un TER, un Intercités ou encore un TGV. Pour élargir cette problématique du choix tarifaire nous avons choisi d'étudier de façon plus étendue cette problématique en mettant en avant tous les modes de transports. Afin de mieux tenir compte des spécificités de la Transversale nous avons choisi de traiter différents cas avec tous types de villes (grandes villes, villes moyennes). Nous nous intéresserons aussi à la période de réservation, par choix de simplification deux périodes sont choisies : l'une à l'avance (soit deux mois/ trois avant le départ), l'autre la veille.

Les différents systèmes tarifaires appliqués aux trains.

Les TGV sont soumis au yield management, la politique tarifaire dépend de la SNCF.

Les Intercités Bordeaux-Marseille sont eux aussi soumis au yield management (car à réservation obligatoire), la politique tarifaire dépend de la SNCF également

Les trains TER ne sont pas soumis au yield management, la politique tarifaire dépend des régions et de la SNCF.

Les résultats sont présentés dans les tableaux suivants et commentés ci après.

Itinéraire Bordeaux-Marseille (prix en euros). Durée. Voiture : 6h19, Avion : 1h05 Train. TGV : 5h48. IC : 6h11 ou 5h55 (Grand Sud)

	Avion	Train			Voiture (1 pers)	Voiture (2 pers.)	Covoiturage
		TGV	IC	TER			
A l'avance (3 mois)	48 71.41 (low cost)	39 (Prem's),55(Loisir réduit) 1ère classe, 70 euros loisir réduit 2nde ,30 euros Prem's 2nde	30 ou 20(Prem's) , 54 (Loisir réduit)		121,54	60,77	inexistant
Dernier moment (veille)	179	101(Loisir)	80 environ		121,54	60,77	de 35 à 48

Commentaires : on remarque le train 2nde classe et l'avion sont les moins chers longtemps à l'avance. La voiture reste à un prix élevé par rapport à ces modes de transports. La veille du départ l'avion reste le mode de transport le plus cher. Le covoiturage est le moyen le plus économique. Le train reste à un niveau de prix entre le coût de la voiture et de l'avion. Le TGV reste le plus cher face à l'IC (20 euros de différence).

Bordeaux-Toulouse

	Avion	Train			Voiture (1 pers)	Voiture (2 pers.)	Covoiturage
		TGV	IC	TER			
A l'avance (3 mois)		15 (Prem's) 2nde classe, 25(Loisir réduit)	15(Prem's), 25(Loisir réduit)	36,8	45,59	22,79	INEXISTANT
Dernier moment		39 (Loisir)	38,75	36,8	45,59	22,79	10 à 17

Durée du voyage. Voiture : 2h39. Train. TGV : 2h03 .IC : 2h10. TER : 3h06

Commentaires :

Le train est très compétitif longtemps à l'avance sur ce trajet (toujours dans les prix de seconde classe). Les prix sont identiques, le TER est plus cher que l'Intercités et le TGV longtemps à l'avance.

La voiture est à un prix élevé pour une personne seule par rapport au train. En revanche pour deux personnes le prix est concurrentiel et économique par rapport au train. Au dernier moment la voiture reste le moyen de transport le plus économique par rapport au train (surtout en covoiturage). Le TER est le moins cher des trains, l'IC et le TGV ont des prix proches (50 centimes d'écart

Toulouse-Béziers (euros)

	Avion	Train			Voiture (1 pers)	Voiture (2 pers.)	Covoiturage
		TGV	IC	TER			
A l'avance (3 mois)		18,50 (Loisir réduit) 2nde	18,50(Loisir réduit) 2nde	27,6	34,83	17,41	inexistant
Dernier moment (veille)		30 euros (Loisir) 2nde	29 (Loisir) 2nde	27,6	34,83	17,41	10 à 13

seulement).

Durée du voyage .Voiture : 2h02. Train. TGV : 1h27. IC : 1h29 TER : 1h51

Commentaires : Comme d'habitude, le train est très compétitif longtemps à l'avance. Toutefois le TER est encore assez cher par rapport la voiture et aux autres trains. On remarque que longtemps à l'avance la voiture empruntée par 2 personnes est proche du prix des trains. La veille, la voiture et en particulier le covoiturage sont des moyens de transports les plus économiques. Le TGV et les IC sont à des prix très proches (1 euro seulement de différence). Le TER est à nouveau le train le moins cher la veille.

Marmande-Nimes
(prix en euros)

	Avion	Train			Voiture (1 pers)	Voiture (2 pers.)	Covoiturage
		TGV+TER	IC	TER			
A l'avance (3 mois)		42,80(Prem's TGV) 2nde	39 Euro (Loisir réduit), 30,60 (TER+IC) IC Prem's 2nde		89,13	44,5	inexistant
Dernier moment (veille)		72,80 (Loisir) 2nde	62(Loisir) 2nde		89,13	44,5	15 à 21

Durée du voyage. Voiture : 4h33. Train. TGV+TER : 5h43. IC : 4h21

Commentaires : Le train est toujours très compétitif par rapport à la voiture. Néanmoins la voiture prise par 2 personnes est à nouveau très proche des tarifs ferroviaires. Le train IC reste le train le moins cher longtemps à l'avance face au TGV. La veille le train est peu compétitif face à la voiture et à nouveau face au covoiturage. L'IC est le train le plus économique face au TGV. Il existe à nouveau

un écart important entre le trajet TGV et TER qu'avec le trajet Intercités (20 euros de différence). Il faut souligner que les billets TER ne permettent pas l'accessibilité aux trains IC à réservation obligatoire.

a) Politique d'arrêt des TGV et IC

Les TGV et les trains Intercités considérés comme des trains Grandes Lignes ont des politiques d'arrêts à priori différentes puisqu'ils ne font pas le même type de desserte.

Sur cette ligne, les TGV et les Intercités empruntent les mêmes itinéraires. Mais la politique d'arrêt du TGV peut avoir un effet sur la fréquentation des trains Intercités et inversement.

Le TGV Bordeaux-Marseille marque les arrêts en gare de Toulouse, Narbonne, Montpellier et Nîmes. Ce TGV ne fait pas d'arrêt à Arles puisqu'il emprunte la ligne à grande vitesse pour la fin de son parcours. L'arrêt de Nîmes ne fait pas partie de la politique d'arrêt des trains Intercités rapides « Grand Sud ».

Du côté Ouest les TGV s'arrêtent à Montauban, Agen et pas en gare de Marmande. Là aussi on se trouve dans une politique d'arrêt proche des trains Intercités mais pas identique. Les trains Intercités « Grand Sud » ne font pas d'arrêt entre Toulouse et Bordeaux. Tandis que d'autres font tous les arrêts. On voit donc que le TGV fait aussi de l'Intercités de manière partielle.

Les TGV desservant le pourtour méditerranéen font des arrêts dans des gares intermédiaires. Les TGV en provenance et à destination de Perpignan ont comme arrêts : Narbonne, Sète, Béziers, Agde, Sète ; Montpellier, Nîmes. Ceux en provenance/destination de Montpellier marquent les arrêts en gare de Nîmes uniquement.

A nouveau la politique de desserte est très proche des trains Intercités. Toutefois l'arrêt d'Agde n'est pas marqué par les trains Intercités.

On remarque donc ici que la concurrence entre trains SNCF est véritablement présente, y compris ici entre les trains Intercités et les TGV. Cette politique de concurrence peut être positive puisqu'elle permet aussi une meilleure desserte des villes. Elle peut être en revanche pénalisante pour les voyageurs. En particulier pour des abonnés TER par exemple qui peuvent être contraints à emprunter un TGV, cas qui est arrivé dans la transversale cette année (cf lettre en annexe). Et qui a obligé l'opérateur a repositionné certains de ses TGV pour permettre une meilleure desserte TER.

Du point de vue tarifaire cependant il y a peu de différence entre un TGV et un train Intercités sur cet axe. Il n'y a donc pas vraiment de politique incitative à emprunter l'un ou l'autre de ces trains.

Reste que la concurrenceTGV-Intercités ne peut clarifier vraiment la distinction entre les trains pour le client qui les empruntent (hormis entre les trains Grand Sud et TGV qui ne marquent l'arrêt que dans les grandes villes). D'autant que les TGV bénéficient de services à bord à peu près équivalent. Le niveau de confort est lui aussi à priori équivalent (toutefois la moyenne d'âge des trains Intercités est plus élevée cela explique l'existence de problèmes périodiques de climatisation ou de chauffage).

Une desserte cohérente aurait voulu que les TGV ne marquent pas les arrêts, là où les Intercités et TER marquent des arrêts. Toutefois sur cet axe la nécessité de couvrir une desserte radiale pour les gares et de permettre une meilleure fréquence des trains oblige les TGV à marquer ces arrêts. D'autant que cela permet aussi aux villes moyennes d'avoir accès à la grande vitesse.

Un Intercités Grand Sud passe sans arrêt en gare de Béziers. Photo : Marc Debrincat

5) Politique de réservation obligatoire : avantages et inconvénients de ce système

Comme nous le verrons plus loin la réservation obligatoire n'est pas mise dans les Intercités européens ailleurs qu'en France. C'est pourquoi nous verrons ici les avantages et inconvénients d'un tel système.

a) Avantages de la réservation obligatoire

La réservation obligatoire offre des avantages. Tout d'abord elle permet à l'exploitant de mieux connaitre le taux de remplissage des trains et ainsi de mieux s'adapter à la demande sur ceux-ci. Par exemple si un train est trop rempli, l'opérateur peut décider d'ajouter une voiture (en théorie). Cela peut permettre à l'opérateur de conseiller l'autorité organisatrice sur le nombre de trains possibles sur la desserte également.

La réservation permet aussi de rajouter des services à bord dans le train. Par exemple sur les Intercités ces services vont de l'accompagnement des enfants (service Junior et Cie) à la restauration ambulante, en passant par les espaces dédiés.

Pour le client cette option offre l'avantage d'avoir la certitude d'avoir une place assise à bord. Elle lui permet également dans les trains Intercités rénovés de choisir sa place (sens de la marche, fenêtre, couloir). Cet avantage est mentionné par la SNCF sur le site des trains Intercités.

Mettre un train en réservation obligatoire peut aussi avoir des effets sur la clientèle. Par exemple en heure de pointe les trains sont remplis, le prix beaucoup plus élevé. Cela a des effets incitatifs sur les potentiels clients qui peuvent être contraints à renoncer/reporter leur voyage. On parle alors d' « écrémage de la pointe ».

En ce qui concerne le prix cette fois, cette politique permet au client de bénéficier de prix attractifs à l'avance sur certains trains (prix « Prem's »). La réservation a donc aussi une politique d'incitation à réserver au plus tôt possible le voyage.

L'introduction de nouveaux services liés au voyage est aussi faite grâce à ce type de politique. L'e-billet n'existe que sur les trains à réservation obligatoire (mais pas sur toutes les relations).

b) Inconvénients de la réservation obligatoire

Le premier inconvénient de ce type de politique est le manque de flexibilité pour la clientèle. Du fait que le train soit choisi pour telle heure et tel jour on ne peut modifier son choix. De plus le billet n'est pas ouvert, c'est-à-dire qu'il est valable

seulement pour le jour du voyage et non pas 2 mois comme le sont les billets pour les trains à réservation facultative ou sans réservation.

Pour les abonnés la réservation est pénalisante. En effet de surcroît de leur abonnement, ils sont contraints de réserver leur place. Pour eux c'est un surcoût tarifaire important en plus de leur abonnement et en plus cela leur ajoute une contrainte supplémentaire dans leur trajet. En 2011, la SNCF avait essayé de mettre en place la réservation sur les trains à destination de la Normandie. Face à la fronde des régions et des abonnés, la SNCF s'est vu contrainte de renoncer à la mise en place de celle-ci. Les trains à destination de la Normandie sont donc à réservation facultative. Cette remarque vaut aussi pour les abonnés de la transversale qui sont parfois contraints d'emprunter un TGV ou un Intercités au lieu d'un TER.

Les contraintes pour changer de billet, de trains sont également importantes. La FNAUT reproche en particulier à la SNCF de faire payer le changement de réservation aux voyageurs. Cette remarque a été soulignée par un journal NZZ (Neuer Zürcher Zeitung) de Zürich : « plus les chemins de fer restreindront la flexibilité offerte à leurs clients, plus ils se priveront eux-mêmes d'un de leurs plus grands atouts face au transport aérien et à l'automobile ».

Le Yield Management imposé avec la réservation obligatoire rend aussi les trajets à prix élevés et les trains Intercités peu attractifs face à d'autres moyens de transports (voir plus haut). De ce fait seuls les TER sont les trains les moins chers, par contre les éléments de conforts grande ligne à bord de ceux-ci sont absents

Un IC à réservation obligatoire. Photo de l'auteur

Partie III) Possibilité d'amélioration de la qualité de service sur la ligne Bordeaux-Marseille

1) Meilleure définition de la politique d'arrêts

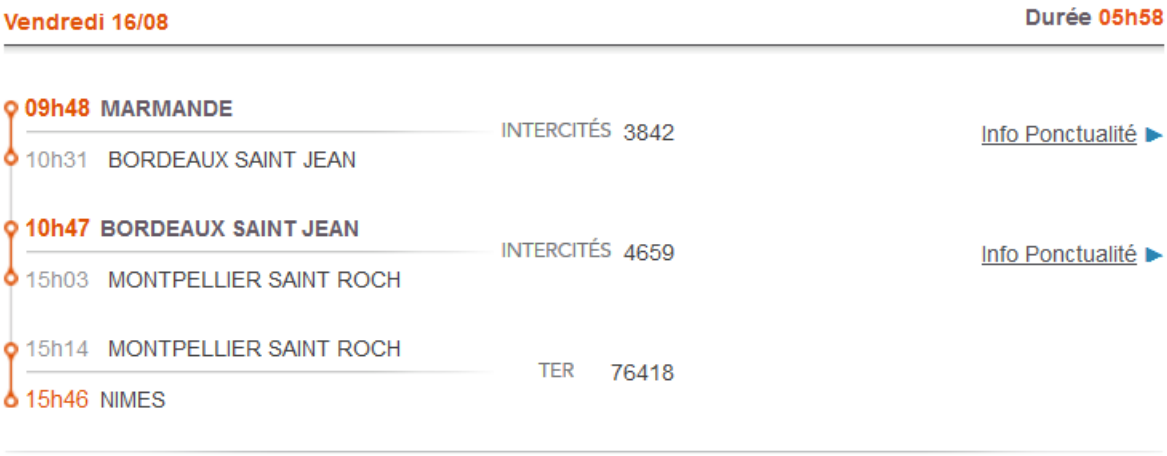
La politique d'arrêt d'une ligne est importante pour mieux améliorer sa qualité de services . Ceux-ci sont importants pour les usagers des lignes.

a) Prise en compte des villes moyennes

La desserte des villes moyennes pose problème sur la Transversale Sud. En effet ces villes sont souvent beaucoup desservies par des TER mais très peu par les trains Intercités et les TGV. Cela provoque pour les clients une nécessité d'aller dans une grande ville afin de bénéficier de TGV et d'Intercités.

Les correspondances peuvent être peu commodes. Par exemple il y a parfois nécessité de changer deux fois puisque les TER ne vont pas de bout en bout.

Par exemple pour un trajet Marmande-Nîmes les itinéraires proposés actuellement obligent souvent à un ou plusieurs changements. Sur cette même relation il y a que deux relation directes journalières.



Ce point est problématique et la grille horaire ne répond aux besoins des habitants et voyageurs sur ces gares d'avoir des liaisons directes avec les autres villes du bassin Méditerranéen voire de la Côte d'Azur. Il a été également signalé dans le forum Lineoz.

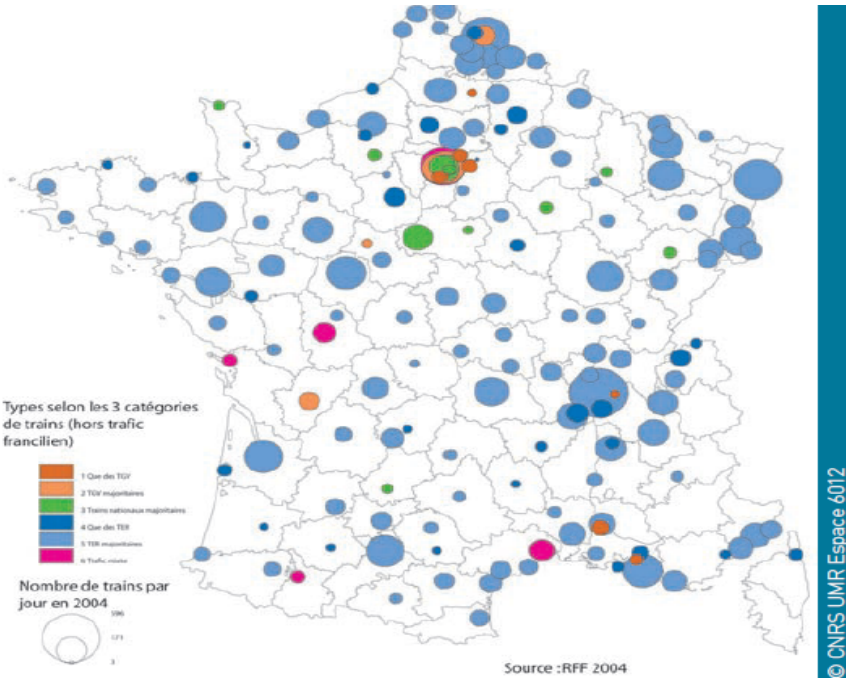
Les solutions possibles pour améliorer la grille horaire sont multiples :

- Mettre en place de plus nombreux TER interrégionaux, leur nombre actuel est insuffisant pour répondre à ce problème.

- Prolonger certains TER régionaux afin de permettre de meilleures correspondances dans les nœuds ferroviaires de la ligne (par exemple Montauban, Toulouse, Bordeaux…)
- Permettre une desserte journalière d'au moins 3 Intercités par jour pour ces villes. Cela signifie un le matin, un vers midi, un le soir. Cela nécessiterait de changer la desserte de certains trains directs ou alors de revoir leur positionnement.
- Améliorer la fréquence des trains Intercités sur la ligne et rajouter plus d'allers-retours. Il est nécessaire pour l'Etat de financer de nouveaux trains pour rajouter ces nouveaux allers-retours.

Alors bien entendu, il faut aussi souligner le fait que ces villes ne sont pas aussi pourvoyeuses de clientèle c'est-à-dire qu'elles ne sont pas de grandes pôles générateurs de trafic sur la Transversale. Et c'est en cela que le risque d'investissement d'un opérateur envers ce type de desserte. Il en va néanmoins du rôle d'organisation du territoire de la part de l'Etat et de meilleur maillage du territoire.

La DATAR a ainsi édité un document sur les perspectives de développement des villes moyennes et la nécessité d'avoir de meilleures améliorations de l'accès au transport pour elles. «Les villes moyennes doivent pouvoir compter aussi bien sur la bonne accessibilité au sein du réseau régional de transport ferroviaire que sur la consolidation des lignes ferroviaires transversales : leur intérêt national est renforcé par la perspective de construction de grandes métropoles européennes (….) le maintien de leur niveau d'accessibilité actuel et, à partir de là, le développement de l'inter modalité avec les transports régionaux s'avère crucial » [3]



[3] « Les villes moyennes, enjeux et perspectives » 2011 édité par la DATAR

Dans la même perspective un appel des maires des villes moyennes avait eu lieu en 2011 pointant la nécessité d'établir de meilleures dessertes pour les villes. La Fédération des Maires des Villes Moyennes en souhaitant une réorganisation totale des dessertes ferroviaires : « C'est pour cela que la FMVM souhaite que la réorganisation nationale des dessertes fasse l'objet d'un plan concerté de long terme »[4] avait plaidé Bruno Bourg-Broc président de la Fédération devant la presse. La Fédération avait demandé un plan interministériel sur le sujet. A ce jour ce plan n'a pas vu le jour.

La carte ci-dessous éditée par la DATAR montre que la majorité des villes de la Transversale Sud est desservie en liaison TER, mais peu en liaison de trains national (donc Intercités) et TGV (hormis les grandes villes). On remarque que le nombre de trains par jour est inégal selon les villes moyennes, d'autres ont de meilleures fréquences de trains (par exemple Nîmes par rapport à Agen).

b) De meilleurs tracés de sillons

Le constat de la desserte montre que la desserte des villes moyennes n'est pas bonne sur l'axe Bordeaux-Marseille.
Nous choisissons volontairement l'hypothèse que le montant octroyé aux trains d'équilibre est identique et ne permet donc pas de faire plus de trains.kms.
Nous allons essayer de montrer un autre type de desserte possible pour cet axe en tenant compte des spécificités de celui-ci.
Dans la desserte actuelle nous remarquons déjà un non symétrie des sillons. En effet des trains directs circulent dans un sens et non dans l'autre. De fait les villes moyennes se trouvent moins desservies que les grandes villes.

La première chose nécessaire selon nous serait donc de rétablir un train direct (« Grand Sud ») entre Marseille et Bordeaux afin d'améliorer l'attractivité de la ligne . Cela devrait apparaitre au service 2014 avec la disparition du TGV Bordeaux-Marseille dont nous parlions dans la deuxième partie. Néanmoins en contrepartie il y aura une disparition d'un sillon celui du matin (06h18) qui pose problème puisqu'il empêche une clientèle pendulaire (mais aussi loisir) d'avoir une liaison vers le Languedoc-Roussillon.

Le dernier départ de Marseille vers Toulouse et Bordeaux est à 15h25. Ce qui a relativement tôt pour la clientèle. Un départ plus tard devrait être mis en place afin de mieux permettre de à la clientèle de gagner les villes de l'arc Méditerranéen (éventuellement Midi Pyrénées et Aquitaine).

[4] http://www.lagazettedescommunes.com/55704/dessertes-ferroviaires-les-villes-moyennes-reclament-un-plan-daction-interministeriel/

Grille possible
Sens Marseille-Bordeaux

IC 4752 /3	IC 4754/5	IC 4756/7	IC 4760/1	IC 4762/3	IC4764/5	IC 4766/7
06h18	08h18	10h15	13h24	14h18	15h25	19h18
Arrêts intermédiaires	Grand Sud*	Arrêts intermédiaires	Grand Sud	Arrêts intermédiaires	Grand Sud	Arrêts intermédiaires **
12h29	14h08	16h29	19h13	21h13	21h13	23h12***

*Option : Grand Sud avec arrêt à Nîmes systématique

** prolongation possible à Bordeaux

***à Toulouse

Dans l'autre sens Bordeaux-Marseille

IC 4654/5	IC 4656/7	IC 4658/9	IC 4662 /3	IC 4664/5	IC 4668/9
06h45	09h31	10h47	13h31	14h45	17h31
Grand Sud*	Arrêts intermédiaires	Grand Sud	Arrêts intermédiaires	Grand Sud	Arrêts intermédiaires
12h28	15h42	16h42	19h42	20h35	23h42

Quelques options possibles si l'Etat souhaite améliorer encore plus la desserte Intercités sur cet axe.

Tout d'abord il aurait été souhaitable que le premier train au départ de Marseille ne soit pas supprimé. La clientèle pendulaire a, en effet, un intérêt à prendre ce train. L'ajout d'un départ dans l'après midi desservant toutes les villes intermédiaires aux alentours de 17h comme proposé par l'Etat afin de remplacer le TGV à destination de Bordeaux. Néanmoins selon le site Lineoz ce train sera un Grand Sud. Cette politique d'arrêt est contestable. Il faudrait que ce train soit plutôt un train marquant les arrêts intermédiaires. Cela permettrait, en effet, une desserte interrégionale de soirée.

De même les trains du vendredi, dimanche (IC 4666/7 et IC 4766/7) pourraient être quotidiens, là aussi pour permettre d'un côté comme de l'autre un meilleur maillage des villes moyennes mais aussi de l'arc méditerranéen.

Cette desserte pourrait pallier à la défaillance de la fréquence des TER interrégionaux peu présent sur la Transversale globalement.

La desserte TER interrégionale peut aussi agir en complément de celle de l'Etat, là aussi les TER peuvent être rendus quotidiens. Au mieux certains trains pourraient être rajoutés afin que les liaisons entre régions soient mieux assurées. Tout cela bien sûr, en fonction des sillons disponibles.

La Gare de Toulouse-Matabiau, photo de l'auteur

c) Des trains multi-tranches

L'une des solutions d'exploitation pour cette ligne est aussi la mise en place de trains multi-tranches. Un train multi-tranches permet une meilleure flexibilité. En effet, les coupons de rames « Téoz » sont normalement fixes (de 7 à 14 voitures), cependant des observations de terrains permettent d'attester que cette règle n'est plus appliquée actuellement. Les compositions de trains varient de 7 à 17 voitures.

Les trains multi-tranches sont des trains ayant plusieurs « tranches » c'est-à-dire voitures effectuant une desserte commune (par exemple la desserte de la Transversale Sud) puis peuvent ensuite être affectées à une desserte autre (prolongation jusqu'à Nice, Hendaye, Bayonne, ou encore Pau).

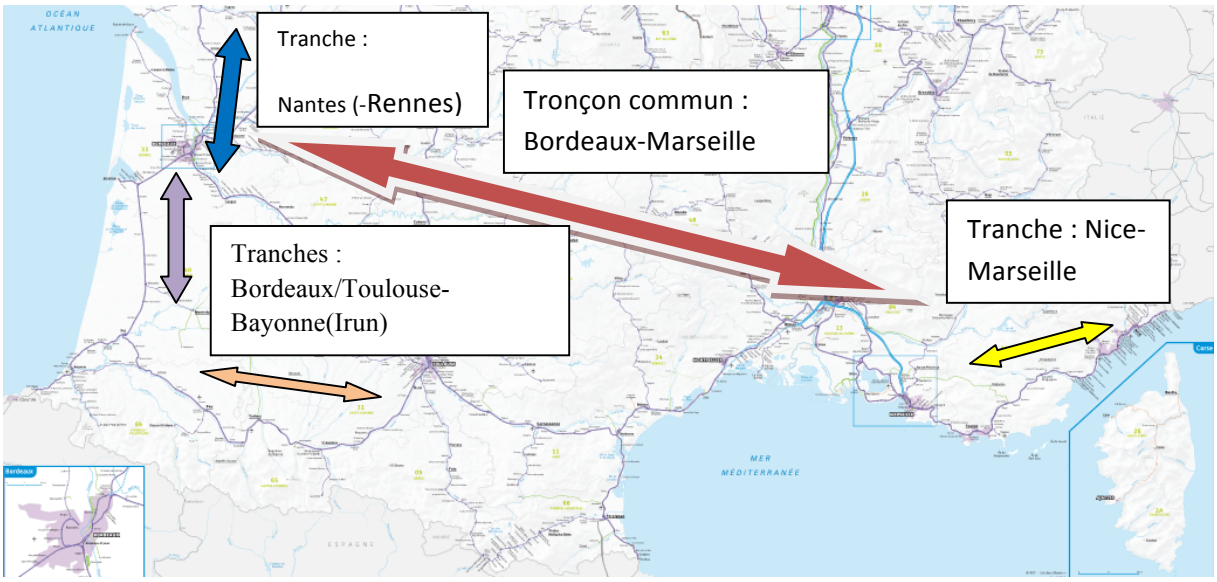
L'un des avantages de ces trains est qu'il permet de faire varier la composition du train sur le tronçon central. Un autre des avantages est que la composition de celui-ci peut varier et donc la composition peut être variables (ajout ou retrait de voitures) et peut donc répondre à la demande en heures de pointe mais aussi pendant les jours de forte fréquentation.

L'inconvénient est la nécessité de personnel en gare pouvant assurer cette tâche. Il faut aussi que la manœuvre ne soit pas trop longue afin d'éviter de retarder trop longtemps le train en gare. Cela nécessite que les rames soient aussi de même matériel, c'est-à-dire que la politique tarifaire adoptée pour les dessertes soient identiques (par exemple pas de couplage réservation obligatoire-réservation facultative). Par exemple des rames « Téoz » ne peuvent être mises avec des rames Corail car le niveau de confort, ni la politique de réservation sont identiques.

Cette pratique n'est pas très répandue (voire pas du tout dans certaines régions) dans le réseau français. La SNCF opérait par le passé des trains multi-tranches en particulier sur les relations type Intercités. Les coûts de personnels élevés ont, semble t-il, eu raison de ce type de train.

Cependant un retour à ce type d'exploitation pour la Transversale Sud permettrait de mieux relier les branches ferroviaires joignant la Transversale. D'autre part cela répondrait à l'évolution actuelle des compositions de rames Intercités et, peut être, permettre des gains de trafics voyageurs sur la ligne.

Les possibilités de trains multi-tranches sur la Transversale. Carte faite par l'auteur. Fond de carte : RFF



2) Politique de desserte possible : point de vue de la FNAUT et de l'exploitant

a) Desserte proposée par la FNAUT

La FNAUT a établi une grille de desserte permettant de combiner des trains Intercités multi-tranches afin de mieux optimiser la fréquence et aussi mieux optimiser les fréquences aussi sur les lignes adjacentes à la Transversale.
Pour des raisons de confidentialité nous avons retenu de présenter qu'une seule option proposée par la FNAUT.

La FNAUT propose, comme nous l'avons dit, plus haut une grille permettant de combiner les dessertes à la fois de la Transversale Sud et à la fois des branches adjacentes. La FNAUT a ainsi voulu rétablir le principe des trains multi-tranches. Ils sont ici bi-tranches le plus souvent.

On note dans ces grilles que le nombre d'allers retours est équivalent à celui d'aujourd'hui (6 Allers/retours).
Pour les « Grand Sud » la FNAUT a choisi de mettre un arrêt de plus à Narbonne, l'arrêt à Nîmes dont nous parlions est aussi une éventualité que la FNAUT souhaiterait mise en œuvre.

Les grilles de la FNAUT répondent globalement au besoin de maintenir le service à son niveau actuel. Elles répondent aussi au besoin d'avoir des trains sur toute la

journée et non uniquement le matin (c'est le cas dans le sens Bordeaux-Marseille). Ces grilles ont été construites sur des temps de parcours plus rapides qu'actuellement , les temps d'arrêts en gare ayant été réduits et la marche des trains accélérée.
Ces grilles permettent aux villes moyennes de bénéficier d'une meilleure desserte qu'auparavant.

Les écueils dans ces grilles sont néanmoins qu'il y a peu de trains directs proposés, seulement 2 à l'aller et au retour. Un TGV TET dont on ne sait comment l'opérateur va gérer le mode de réservation si jamais il est opéré. On notera des « trous » dans la grille de deux heures dans chaque sens dont on ne sait par quoi la desserte pourrait être assurée : TER interrégional, TGV ?
Ces trous sont gênants dans la mesure où une nécessité d'une desserte type Intercités qui est absente peut obliger une clientèle à se tourner vers un autre mode de transport ou vers un autre type de train.

Le problème que font ressortir ces grilles est bien la nécessité de mettre en accord les différents acteurs. Sur cet axe les régions ne semblent pas être en accord pour établir des TER interrégionaux réguliers. La SNCF met beaucoup de TGV ayant une origine radiale sur cet axe dont la politique d'arrêt est parfois contestable. Enfin la desserte Intercités n'est pas en cohérence avec la desserte régionale et la desserte TGV. Il faut noter que la convention TET ne prend en compte les horaires mais seulement la desserte sur l'axe. De fait il est difficile à l'Etat d'imposer des horaires spécifiques s'adaptant à ce que les régions demandent.

b) Hypothèses de développement de l'axe par l'exploitant actuel

Il est difficile de se faire une idée sur les souhaits de l'exploitant actuel. On sait que l'exploitant actuel souhaite faire passer le maximum de TGV. Néanmoins la forte potentialité de cet axe montre aussi que l'intérêt des trains Intercités n'est pas complètement absent de sa politique. Les événements récents qui ont amené à repenser la politique du « tout TGV » (Commission Duron par exemple) de la SNCF allait être arrêtée.

La disparition du TGV Bordeaux-Marseille en 2014 [5] qui selon la SNCF n'avait peu d'intérêt pour la clientèle montre aussi l'ambivalence de la politique de l'opérateur.

[5] http://questions.sncf.com/questions/521051-suppression-tgv-toulouse-marseille-2014

Reste que cette ligne a eu droit à une rénovation des rames, ainsi que de nouveaux services à bord, ce que d'autres lignes Intercités n'ont pas droit encore. Les réactions des voyageurs sont contrastées et le vieillissement des rames Corail inéducable pose de nombreuses questions sur le futur de la ligne. La SNCF compte néanmoins rénover une dernière fois celle-ci avant leur mise à la retraite probable.

La question des dessertes peut être regardée à ce que propose la SNCF pour le service 2014 d'après le site Lineoz avec la commande qui a été faite des sillons préconstruits (correspondants aux sillons que l'opérateur peut commander pour la mise en place de trains).

On note peu de grands changements sur l'axe mis à part la création d'un train Intercités au départ de Marseille à 17h18, et la suppression du départ de 06h18 au départ de Marseille.

La disparition de ce TGV montre que la desserte faite par la SNCF sur cet axe est beaucoup plus radiale que transversale.

On note cependant que la desserte TGV/TGV restera prédonminante sur cet axe. Un seul Intercité a été ajoutée sur la grille 2014. Cela permettra pas de maintenir le nombre d'allers-retours actuels (7 allers-retours), les clients n'en auront plus donc que six dans le sens Marseille-Bordeaux.

Les villes moyennes sont peu desservies par les trains IC et très majoritairement desservis en TER. De même la desserte sur l'axe montre aussi l'incohérence des liaisons entre les villes de l'arc Méditerranéen à celle de la Côte d'Azur. Depuis les villes moyennes il est nécessaire de faire une correspondance au moins pour les atteindre. Ou quasi systématiquement une correspondance à Marseille.

Pour l'instant donc l'opérateur laisse une impression d'une transversale gérée depuis Paris et avec des dessertes faites pour la région parisienne. De fait l'opérateur laisse le champ libre à l'Etat pour définir une desserte cohérente en lien avec les TGV qui sont très présents sur l'axe. Or on le voit l'Etat a peu les moyens de faire une desserte cohérente même s'il s'engage à tenter de maintenir un certain niveau de fréquence sur la relation.

Il est difficile d'être certain que ce raisonnement soit juste. En effet, les chiffres concernant le remplissage des trains TET et des TGV étant confidentiels de même que

ceux concernant la régularité de la ligne. Ces données auraient pourtant été utiles pour savoir si justement les constats faits à postériori sont justes ou inexacts.

Grilles horaires FNAUT (source : Jacques Ottaviani)

OPTION 1 ; DEUX MISSIONS AVEC « GRAND SUD » - SENS MARSEILLE BORDEAUX

		Lunéa		PR1	RP1	R1	R1P	R2	TGV/	R3		R4	R4P		R6	R6	RP2
		Périodique		C		C		C	TET	D		C			D	C	C
Vintimille	*D*	19 35										10 20					16 20
Nice	*D*	20 25							Lyon	8 30		**11 00**	**11 00**		**13 30**	*14 55*	17 00
Toulon	*D*	22 27							par	10 15		**12 45**	**12 45**		**15 15**	*16 47*	18 44
Marseille	*A*	23 10							LGV	10 56		**13 26**	**13 26**		**15 56**	*17 27*	19 26
Marseille	**D**	**23 25**				**7 40**	**7 40**	**9 40**		11 10		**13 40**	**13 40**		**16 10**	**17 40**	**19 40**
Arles	D					8 23	8 23	10 23				14 23	14 23			18 23	20 23
Nîmes	D					8 48	8 48	10 48	11 48			14 48	14 48			18 48	20 48
Montpellier	**A**					**9 12**	**9 12**	**11 12**	**12 12**	**12 34**		**15 12**	**15 12**		**17 34**	**19 12**	**21 12**
Montpellier	**D**				**7 16**	**9 16**	**9 16**	**11 16**	**12 16**	**12 38**		**15 16**	**15 16**		**17 38**	**19 16**	**21 16**
Sète	D				7 32	9 32	9 32	11 32	12 32			15 32	15 32			19 32	21 32
Béziers	D				7 56	9 56	9 56	11 56	12 56			15 56	15 56			19 56	21 56
Narbonne	**D**				**8 11**	**10 11**	**10 11**	**12 11**	**13 11**	13 28		**16 11**	**16 11**		**18 28**	**20 11**	**22 11**
Carcassonne	D				8 42	10 42	10 42	12 42	13 42			16 42	16 42			20 42	22 42
Castelnaudary	D				9 03												23 03
Toulouse	**A**	**4 50**			**9 30**	**11 26**	**11 26**	**13 26**	**14 26**	**14 38**		**17 26**	**17 26**		**19 38**	**21 26**	**23 30**
Toulouse	**D**	**5 50**	**5 35**	**8 35**	**9 35**	**11 31**	**11 36**	**13 31**	**14 36**	**14 43**		**17 31**	17 36	*18 36*	**19 43**	**21 31**	
Bayonne	A	9 44					14 54		17 52				20 54	*21 55*			
Montauban	D	Irun	6 01	9 01	10 01	11 57	Hend	13 57				17 57	Irun			21 57	
Agen	D		6 38	9 38	10 38	12 34		14 34				18 34				22 34	
Marmande	D		7 09	10 09	11 09												
Bordeaux	**A**		**7 50**	**10 48**	**11 48**	**13 40**		**15 40**		**16 45**		**19 40**			**21 45**	**23 40**	
Bordeaux	D		8 05	**11 05**	12 02	14 05		16 05		17 05	*19 05*						
Nantes	A		11 55	**14 55**	15 55	17 55		19 55		20 55	*22 55*						
Destination			Rennes			Quimp.				Rennes							

OPTION 1 ; DEUX MISSIONS AVEC « GRAND SUD » - SENS BORDEAUX MARSEILLE

		AP1	A1	A2P	A2	A3	TET/ TGV	A4P	A4	A5		A6		AP2		Lunéa Périod	Lunéa Périod	
Provenance									Rennes	été		Quimp		été	Rennes	VD		
Nantes	*D*				LR	8 10			10 10	12 10		13 10		15 10	17 10	19 06		
Bordeaux	*A*				8 40	12 00			14 00	16 00		17 00		19 10	21 03	23 00		
		C	C		C	D				D		C		C	I			
Bordeaux	D		**7 20**		**9 20**	**12 20**			**14 20**	**16 20**		**17 20**		**19 20**	21 20		**21 53**	
Marmande	D		¦		¦	¦			¦	¦		¦		¦	21 56		22 36	
Agen	D		8 26		10 26	¦			15 26	¦		18 26		20 26	22 30		23 06	
Montauban	D		9 03	Hend.	11 03	¦			16 03	¦		19 03		21 03	23 08		23 43	
¦ *Bayonne*	*D*		¦	8 00	¦	¦	11 00	13 00	¦	¦	*16 00*	¦	*18 00*	¦	¦	20 10	¦	
Toulouse	A		**9 28**	**11 20**	**11 28**	**14 20**	**14 22**	**16 22**	**16 28**	**18 20**	*19 22*	**19 28**	*21 20*	**21 28**	**23 33**	**0 10**	**0 09**	
Toulouse	D	**7 33**	**9 33**	**11 33**	**11 33**	**14 25**	**14 33**	**16 33**	**16 33**	**18 25**		**19 33**		**21 33**		**0 52**		
Castelnaudary	D	¦	¦	¦	¦	¦	¦	¦	¦	¦		¦		¦		¦		
Carcassonne	D	8 19	10 19	12 19	12 19	¦	15 19	17 19	17 19	¦		20 19		22 19		¦		
Narbonne	D	**8 49**	**10 49**	**12 49**	**12 49**	15 40	**15 49**	**17 49**	**17 49**	19 40		**20 49**		**22 49**		¦		
Béziers	D	9 05	11 05	13 05	13 05	¦	16 05	18 05	18 05	¦		21 05		23 05		¦		
Sète	D	9 28	11 28	13 28	13 28	¦	16 28	18 28	18 28	¦		21 28		23 28		¦		
Montpellier	A	**9 43**	**11 43**	**13 43**	**13 43**	**16 26**	**16 43**	**18 43**	**18 43**	**20 26**		**21 43**		**23 43**		¦		
Montpellier	*D*	**10 47**	**12 47**	**14 47**	**14 47**	**16 30**	**17 47**	**19 47**	**19 47**	**20 30**		**22 47**				¦		
Nimes	D	10 13	12 13	14 13	14 13	¦	17 13	19 13	19 13	¦		22 13				¦		
Arles	D	10 37	12 37	14 37	14 37	¦	¦	19 37	19 37	¦		22 37				¦		
Marseille	A	**11 20**	**13 20**	**15 20**	**15 20**	**17 55**	¦	**20 20**	**20 20**	**21 55**		**23 20**				**6 00**		
		¦		¦	¦	¦	¦		¦									
Marseille	*D*	**11 35**		**15 35**	**15 35**	**18 10**	**Lyon**		**20 35**							**6 15**		
Toulon	*A*	12 17		16 17	16 17	18 50	par		21 17							6 55		
Nice	*A*	**14 05**		**18 05**	**18 05**	**20 35**	**LGV**		**23 05**							**8 45**		
Vintimille	*A*	14 45			18 45											9 25		

en bleue	IC bi-tranche entre Toulouse et Marseille ou Nlce
en rouge	IC rapide (3 arrêts entre Bordeaux et Marseille)
en vert	TGV, au statut TET entre Bayonne et Toulouse
en fond bleue	Lunéa bi-tranche entre Toulouse et Vintimille

3) Changement de la politique des trains IC ? Pistes possibles

a) Les nouvelles pistes concernant la réservation

Même si les passagers n'étaient pas vraiment étonnés du changement dans la politique de réservation. Il nous a paru important de tenir compte de ce paramètre dans la fréquentation des trains IC.

En effet, sur les lignes Paris/Cherbourg-Deauville/Trouville celle-ci n'est que facultative et les trains de cette ligne sont très fréquentées. Néanmoins l'importance de la clientèle pendulaire permet de relativiser ce constat.

Aujourd'hui plusieurs pistes peuvent être envisagées pour les trains IC.

- Rendre tous les trains IC à réservation facultative. Cela permettrait peut être de rendre les trains plus attractifs pour une clientèle pendulaire/affaire. Par contre la SNCF risque d'enlever des services déjà présents dans les trains IC à réservation obligatoire. Ou alors d'en rajouter dans les trains qui n'en n'ont pas actuellement.
- Pratiquer la réservation incitative, piste proposée par la FNAUT. Les voyageurs qui réserveraient leur place à l'avance bénéficieraient de l'effet yield come dans les Téoz et les TGV : ils auraient droit à des prix réduits en fonction du train et de l'anticipation de leur achat. Le calendrier voyageur actuel bleu-blanc serait supprimé. Mais la réservation ne serait pas obligatoire, l'achat d'un billet ouvert, sans date de voyage resterait toujours possible, mais au plein tarif des cartes commerciales. Cette souplesse d'accès faciliterait l'utilisation du train, particulièrement pour les relations de cabotage à courte ou moyenne distance.

- Unifier l'offre et rendre tous les trains IC à réservation obligatoire. Ce serait une piste auquel réfléchirait la SNCF. Cela nécessiterait que les lignes IC soient plus lisibles pour le client tant au niveau matériel que service à bord. Cela nécessite une réécriture complète de la convention qui risque de faire des mécontents, au niveau régional. La politique de réservation obligatoire est contestée de par certaines régions et aussi associations de voyageurs qui considèrent qu'elle peut rendre les relations ferroviaires moins attractives pour les voyageurs.

- Rendre la réservation à la carte. Modèle adopté par les compagnies aériennes low cost en particulier Easy Jet et aussi sur les TGV low cost Ouigo pour les services optionnels (après réservation). La réservation est proposée au passager s'il le souhaite. Par exemple il peut réserver sa place mais paiera un supplément sur son billet, idem s'il veut bénéficier de services (hormis le service restauration qui serait maintenu dans cette hypothèse). Cette option peut s'envisager en prenant l'hypothèse que des aménagements soient fait au niveau du matériel Intercités , et que de nouveaux services soient ajoutés pour les voyageurs (par exemple accès Wifi dans les trains, assurance annulation sans surcoût y compris le jour même, commande de taxi…) sans pour autant perdre la souplesse d'accès au train (les trains Ouigo ne sont pas accessibles à 2 min avant le départ comme le autres

trains. Autrement dit la réservation à la carte porterait sur le transport et les services optionnels.

Exemple de réservation sur Easy Jet avec choix du siège et des bagages (copie d'écran site Internet Easyjet.com) et de réservation Ouigo en dessous (source :Ouigo.com)

- Suppression de la réservation pour toutes les liaisons Intercités. Tous les trains IC hors les trains de nuits seraient sans réservation, au même prix donc que les TER. Cela aurait, sans doute, pour effet d'augmenter la fréquentation de ces trains de part la clientèle régionale. Par contre une dégradation du niveau de confort est envisageable, ce qui pose problème pour les relations longues distance comme le font celles desservies par les trains IC.

L'exemple des relations Bordeaux-Nantes et Paris-Troyes-Belfort ou encore Clermont-Nîmes illustre le fait que cette solution n'est sans doute pas la meilleure pour valoriser les trains Intercités et tend plutôt à dégrader leur image.

b) Des pistes applicables ?

La réservation obligatoire apporte des contraintes aux voyageurs occasionnels et plus encore aux abonnés. Les régions Basse et Haute-Normandie où la SNCF envisageait sa mise en place s'y sont déclarées opposées.
L'unification de l'offre va, elle aussi, faire beaucoup de mécontents. La disparition de trains TET remplacés par des trains TER inquiète beaucoup d'élus qui craignent un trop fort désengagement de l'Etat non compensé financièrement. L'unification de l'offre TET est néanmoins l'une des pistes évoquée par le GART pour l'avenir de ces trains. Il reste que si une telle évolution s'accompagnait de la mise en place de réservation obligatoire dans tous les TET cela réduirait, selon les régions et les associations d'usagers, l'attractivité de l'offre pour tout une catégorie de clientèle. Cette question n'a pas véritablement de réponse actuellement.

L'impossibilité de réservation n'est pas évoquée. Elle ne semble pas privilégiée, les associations d'usagers telles que la FNAUT n'en font pas également explicitement la demande. Certaines liaisons Intercités ont déjà ce type de tarification. Elles ne bénéficient pas du même niveau de confort que les liaisons à réservation obligatoire. Une unification de l'offre entrainera inévitablement une remise en cause de ces lignes dans la convention.

La réservation à la carte est une piste que l'opérateur a déjà mise en place sur les TGV Ouigo. Cette option ne semble pas avoir étudiée par la SNCF. Les dernières rénovations font plutôt état d'améliorations de confort avec de nouveaux dispositifs à bord (par exemple prises électriques) ainsi que d'améliorations d'espaces pour les passagers handicapées. Cette rénovation ne s'est pas accompagnée de la mise en place d'un tel dispositif. Il est cependant légitime de se demander s'il y a un nouveau matériel, après les rames Corail, si la mise en place d'un tel dispositif peut s'avérer judicieuse pour les trains Intercités. Le succès de « Ouigo » montre que celle-ci peut l'être. L'adaptation de ce système sur la prestation transport (et services optionnels liés à celui-ci) pourrait être une piste envisageable.

La réservation facultative, ne semble pas être la solution souhaitée, semble t-il (sans confirmation) de la part de la SNCF et de l'autorité organisatrice des TET. Les associations d'usagers telles que la FNAUT sont pour cette solution car elle répond aux attentes des usagers en matière de souplesse d'utilisation du train et analogue à ce qui se pratique en Europe.

La réservation incitative proposée par la FNAUT constituerait un compromis entre les attentes de la SNCF visant l'amélioration des recettes et des coefficients de remplissage et les besoins de souplesse des usagers, sollicités par la route, en maintenant les avantages du yield pour ceux qui sont d'abord attachés aux prix et la liberté de modification ou d'improvisation de leurs voyages pour les usagers dont la souplesse d'accès constitue un avantage primordial.

Un train Intercités Paris-Belfort. Ce train est à réservation facultative et le niveau de confort est plus faible que sur les trains IC à réservation obligatoire. Photo : Marc Debrincat

3) Exemples étrangers dont la France pourrait s'inspirer

a) Le cas de l'Allemagne

Pour ce travail, il a été difficile de choisir un pays en particulier parce que chaque pays européen a des initiatives ou des avancées avant-gardistes. Cependant pour avoir des exemples de dessertes plus proches de celle de la France nous avons décidé d'étudier la desserte de l'Allemagne et en particulier une ligne transversale dans ce pays.

Nous avons choisi d'étudier la desserte des villes du Sud de l'Allemagne de Cologne à Munich en passant par Stuttgart. Cette desserte est assurée par deux types de trains : les trains Intercity (comme en France) et les trains ICE (Intercity Express, équivalent du TGV).

Tout d'abord l'Allemagne n'a pas la même typologie que la France en ce qui concerne les grandes villes. En effet, la capitale allemande ne concentre pas tout les pouvoirs en particulier le pouvoir économique du pays est plus à Francfort qu'à Berlin.
Ensuite il existe de grandes villes régionales ayant plus d'importance que nos capitales régionales (puisqu'en Allemagne le pouvoir des régions est plus fort qu'en France).

Cette typologie explique pourquoi le réseau ferré allemand soit si maillé, l'importance des régions fait que le réseau doit permettre de bien desservir les grands axes.
Les régions (« Länders ») bénéficient aussi de ce bon maillage pour les relations interrégionales. Les trains Intercity (IC) sont les trains assurant une desserte interrégionale, ils complètent les trains régionaux.
En Allemagne les trains Interregio financés par les Landers ont completement disparu. La desserte interrégionale est exclusivement faite en train IC ou ICE.
L'autorité organisatrice de ces trains est DB Fernverher.

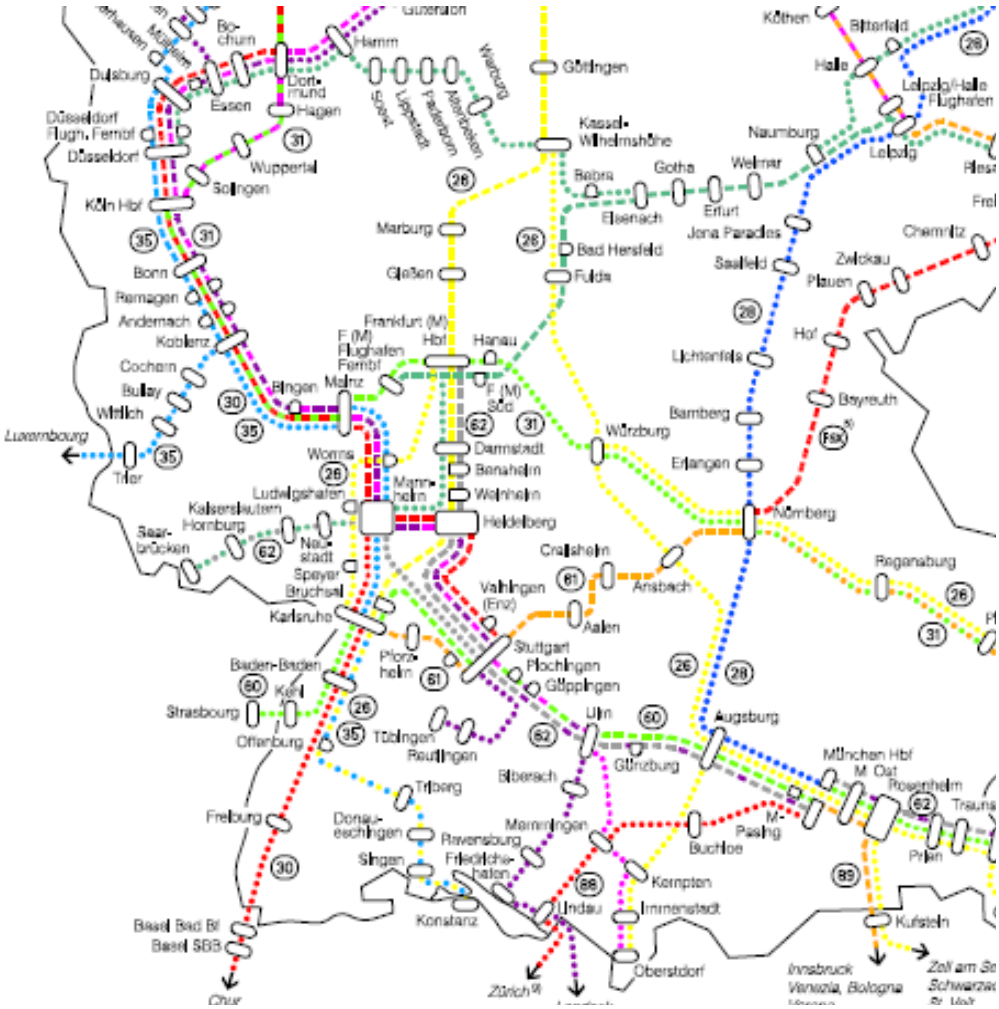
La fréquence des trains Intercity est très élevée entre les villes. Les trains sont à horaire cadencé en moyenne toutes les deux heures, certains toutes les heures. Les services les moins fréquents ont un train dans chaque sens par jour. Quand les lignes se rejoignent les gares peuvent ainsi avoir des trains toutes les demi-heures voire tous les quarts d'heures.

Il est à noter qu'une desserte internationale nommée « Eurocity » complète cette desserte. Ces trains sont des trains Intercity (même type de desserte) et poursuivent leur route à l'international dans les pays limitrophes de l'Allemagne.

L'Allemagne a de plus introduit un cadencement en réseau, ce qui permet aux passagers de bénéficier de correspondances rapides dans les gares entre les trains IC et ICE. Souvent la correspondance est même de quai à quai.

Tout comme en France l'apparition de nouvelles lignes grandes vitesses a réduit en Allemagne le champ d'action des trains Intercity , cependant le réseau allemand reste fortement doté de liaisons « Intercités » et les fréquences de ceux-ci sont beaucoup plus élevées qu'en France.

Carte du réseau Interciy allemand (extrait). Source : Deutsche Bahn



Le maillage du réseau est bien visible. On remarque de plus que la fréquence est élevée de part les nombreuses lignes. Les traits représentent les fréquences des trains sur chaque ligne.
On voit ici que les grandes métropoles sont très bien desservis de part leur nombre de ligne.
Les grandes villes sont desservis de 3 à 6 lignes ce qui permet donc , une meilleure fréquence pour les voyageurs.

- Vitesse des trains

Contrairement aux trains français, les trains Intercity allemand peuvent emprunter certaines lignes à grande vitesse allemande. Sur ces lignes les trains peuvent rouler à 200 km/h (pour la grande majorité du matériel roulant). Sur les lignes classiques allemandes les vitesses varient de 160 à 200 km/h (sections adaptées).

- Composition

Les trains Intercity allemands sont tous des trains réversibles c'est-à-dire disposant de locomotives et voitures pilotes. Ce dispositif permet un changement rapide pour l'exploitation. De même qu'il permet pour les gares en cul de sac un retournement rapide du train puisqu'il évite la manœuvre en gare et l'ajout d'une autre locomotive.
Par contre cela a comme inconvénient de fixer la composition du train. Mais étant donné la fréquence des trains Intercity cela n'est pas trop un problème.

- Prix

Le prix des trains Intercity allemand est moins cher que les trains ICE. Cela étant la différence est beaucoup plus importante pour un grand trajet que pour un petit où le prix des ICE sont très proche des ceux des trains IC.

L'exemple de l'Allemagne montre que les trains Intercités peuvent être valorisés et permettent des liaisons interrégionales de qualité.

Un train Intercity allemand. Photo : Marc Debrincat.

b) Services dans les trains IC étrangers

Beaucoup de trains IC à l'étranger bénéficient de services de restauration ou au moins d'une voiture bar. Certains trains IC permettent à leurs passagers d'avoir du Wifi à bord de manière gratuite. Globalement à l'étranger les trains IC disposent de sièges plus confortables que les trains régionaux de ces mêmes pays.

Des trains IC proposent même aux passagers un suivi en temps réel dans leur voiture de la vitesse et indiquent les arrêts (c'est le cas des trains Intercity en Hongrie, Allemagne…).

Voiture d'un train Intercity hongrois avec accès wifi à bord. Photo de l'auteur

c) Réservation à bord

Les trains Intercity européens sont majoritairement non soumis à réservation obligatoire, ils sont tous soumis à réservation facultative. Les trains sont empruntables avec un billet et l'achat d'une réservation permet d'avoir une place réservée à bord.

La distinction France-étranger est donc plus nuancée du point de vue de la réservation.

4) Une meilleure prise en compte du voyageur : création de comités de lignes

a) Intégration des voyageurs dans les prises de décisions actuellement

Actuellement les voyageurs ne sont pas pris en compte dans les décisions concernant les trains Intercités. Ils le sont seulement de manière indirecte de part des enquêtes sur les trains menées par la SNCF.

Pour les trains TER il existe des comités de lignes permettant aux voyageurs de prendre part aux décisions concernant ces lignes. Les décisions concernent les horaires des trains, et leur éventuelle fréquence sur les lignes. Ces comités de lignes sont aussi en place pour les lignes de banlieues d'Ile de France.

Ces comités ont vu naissance grâce à la loi SRU de décembre 2000 sur la politique déplacement et plus précisément l'article 27-2 : *« Il peut être créé auprès de chaque autorité compétente pour l'organisation des transports publics mentionnée à l'article 27-1 un comité des partenaires du transport public. Ce comité est consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport, le service d'information multimodale à l'intention des usagers proposés par cette autorité. Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs. Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement. »*

Ce type de réunion n'est pas actuellement en place pour les TGV et les trains Intercités. Il permettrait à l'avenir de mieux prendre en compte les attentes des voyageurs.

A l'heure actuelle les comités de suivis composés d'élus des régions et villes traversés par les trains, d'associations d'usagers (souvent la FNAUT), de l'Etat et de la SNCF. Ces comités doivent se réunir une fois par an.

Ces comités au lieu d'être seulement consultatifs (cf convention TET) devraient avoir plus d'initiatives sur les décisions prises par l'Etat.

La création de comités obligerait les acteurs, autorité organisatrice et SNCF, à faire des réunions de manière régulière et à tenir les usagers (au moins réguliers) des prises de décisions concernant les lignes Intercités.

Les réunions pourraient se tenir de manière trimestrielle ce qui permettrait un suivi fin des décisions sur les lignes Intercités concernées.

b) Organisation possible des comités de lignes

La direction des trains Intercités est à la SNCF de manière géographique (Direction Nord-Normandie, Direction Atlantique-Méditerranée, Direction Paris Centre Sud-ouest et Direction Est-Centre).

Cependant la direction géographique permet juste de gérer les lignes de manière globale par secteurs n'est sans pas doute pas pertinente. Ces comités pourraient être organisés de la même manière que les comités TER et être formalisés dans la convention TET. Une gestion par ligne serait plus pertinente pour traiter plus spécifiquement et plus en détail les problèmes de chaque axe.

Un Train Intercités Bordeaux-Marseille en gare de Toulouse Matabiau. Photo de l'auteur

Conclusion

La mise en place d'une desserte Intercités en cohérence avec celles des TER interrégionaux sur la transversale Sud est nécessaire pour permettre une desserte de meilleure qualité pour les utilisateurs. La nécessaire entente de l'Etat et des régions pour parvenir à celle-ci obligera les acteurs à revoir leurs grilles horaires afin de faire circuler les trains.

Même si les trains Intercités ont une fréquence relativement bonne (6 allers/retours journalier), ceux-ci n'ont pas la même politique d'arrêt cette fréquence est variable selon les villes. La desserte des villes moyennes est l'une des problématiques de l'axe. En effet, les correspondances en direction des autres villes moyennes ou grandes nécessitent au moins un ou deux changements. Les trains Intercités permettant des relations directes entre ces villes sont peu présents sur l'axe.

La grille Intercités nécessite des améliorations car celle-ci est trop asymétrique. Le nombre de trains directs par exemple n'est pas identique dans chaque sens, idem pour le nombre de trains effectuant les arrêts intermédiaires. Une grille symétrique permettrait une meilleure lisibilité pour les usagers et les potentiels voyageurs. En parallèle l'adaptation des horaires des TER interrégionaux pourrait combler les périodes vacantes de toute liaison entre régions. L'idéal serait l'ajout de TER interrégionaux pour que la desserte soit la plus adaptée possible.

Un renouveau en termes de politique de réservation pour les trains Intercités pourrait être facteur de croissance de trafic et pourrait inciter l'autorité organisatrice à rajouter de nouvelles relations sur l'axe. Cependant aujourd'hui déjà ces relations rentrent en confrontation directe avec la desserte TGV, et leur prix proches n'ont peu d'influence sur la clientèle sur le choix d'un train ou d'un autre (hormis en dernière minute). En particulier sur la Transversale où nous supposons que les voyageurs effectuent majoritairement des trajets de cabotage (de plus très majoritairement en TER). L'observation des déplacements en région Languedoc-Roussillon montre que les trajets vers la région parisienne et Rhône Alpes ont augmenté ces dernières années au détriment des trajets interrégionaux.

La qualité de cette desserte dépend aussi de la prise en compte de l'avis des usagers. Aujourd'hui les relations Intercités dépendent d'un comité de suivi annuel. Cependant ce comité se réunit annuellement ce qui ne permet pas un suivi fin des lignes. De plus les acteurs qui se réunissent (Etat, SNCF, associations de voyageurs, régions, villes) de manière décentralisée et non plus seulement à Paris. La mise en place de comités de ligne permettrait un meilleur suivi de la ligne. Ces comités de ligne pourraient être formalisés dans la convention TET (fréquence des réunions, composition).

Le futur de la ligne Bordeaux-Marseille est lié à la construction des lignes grandes vitesses (contournement Nîmes-Montpellier, ligne Bordeaux-Toulouse, ligne Montpellier-Perpignan) qui multiplieront sans doute le nombre de TGV présents sur la ligne et réduiront celui des Intercités et des TER. Il est lié aussi à la mise en concurrence future des trains IC (à court terme). Cette mise en concurrence entrainera sans doute une refonte totale de la grille horaire. La Transversale Sud reflète à ce titre une autre ligne Paris-Belfort, qui est doublée quasi totalement par la ligne grande vitesse Rhin-Rhône, et tend à avoir le nombre des trains de plus en plus réduit. Pourtant pour certaines villes les liaisons Intercités sont vitales et leurs disparitions rendent les trajets plus compliqués pour les (potentiels) voyageurs concernés. Cela sonne comme une mise en garde pour le futur de la transversale. La nécessaire préservation d'une ligne Intercités (voire TER) en alternative à une ligne grande vitesse (pour son attrait low cost, et aussi éventuellement touristique) est nécessaire à l'aménagement du territoire. Néanmoins l'attrait pourrait aussi se faire en rajoutant des services. L'engagement de l'Etat de renouveler le matériel tous les trains TET est une chance que doit saisir la SNCF pour engager une profonde refondation du service afin que l'attractivité de ces trains soit accrue davantage.

Bibliographie

Le Train spécial 74, 2/2013 « Les Transversales Sud »

Les Cahiers du GART, mai 2013 « Les Trains d'Equilibre du Territoire »

Rapport d'exécution de la convention TET 2012, Ministère du Développement Durable

« Les liaisons ferroviaires entre Bordeaux et Toulouse » Patrick Castan, éditions du CEREM

« Les villes moyennes, enjeux et perspectives » DIACT

« Etude socio-économiques, Synthèse des diagnostics Déplacement en Languedoc-Roussillon », septembre 2011. SETEC international

Webographie

www.lineoz.net : forum d'échanges sur les dessertes et les futurs services annuels

http://florent.brisou.pagesperso-orange.fr : caractéristique technique des lignes ferroviaires

http://www.intercites.sncf.com/ : site officiel commercial des trains Intercités (SNCF)

http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-convention-TET-un-engagement.html : site du Ministère du Developpement Durable (Etat) sur la convention des trains Intercités (TET) et son suivi

http://www.fnaut.fr/ Site officiel de la FNAUT

Index des illustrations

Couverture : Photo Marc Debrincat. Logo : SNCF

Page 6. Logo Intercités. Source SNCF

Page 8 Photo train Intercités Normandie Source : les-trains-en-chevau.forums-actifs.com

Page 9 et 10. Carte des lignes Intercités. Source SNCF

Page 15 à 26. Graphique et calculs faits par l'auteur (d'après enquête FNAUT)

Page 27 Campagne de publicité sur les Intercités. Source : SNCF

Page 28 Copie d'écrans campagne de réduction Intercités Source : voyages-sncf.com

Page 30 Information en temps réel Intercités. Source : intercites.com

Page 33. Photo Marc Debrincat

Page 37 à 40. Cartes et photos issues du livre de P. Castan : « La ligne Bordeaux-Toulouse » editions du CEREM

Page 41 à 44. Cartes issues du blog de Florent Brisou (http://florent.brisou.pagesperso-orange.fr).

Page 46 à 49. Graphiques faits par l'auteur. Fond de carte RFF

Page 54. Carte SETEC international

Page 56 à 59. Tableaux faits par l'auteur

Page 60. Photo Marc Debrincat

Page 63. Photo de l'auteur

Page 64. Source : copie d'écran de voyages-sncf.com

Page 65. Source : DATAR

Page 68. Photo de l'auteur

Page 73-74. Source : Jacques Ottaviani

Page 75. Source : Easyjet.com

Page 76. Source : Ouigo.com

Page 80. Source : DB Fernhvehrer

Page 82. Photo Marc Debrincat

Page 83. Photo de l'auteur

Page 85. Photo de l'auteur

Glossaire

FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transport

GART : Groupement des Autorités organisatrices de transport

RFF : Réseau Ferré de France

IC : Intercités

TER : Transport express régional

TET : Train d'Equilibre du Territoire

Sillon : autorisation de circulation d'un train à une heure donnée

Sillon préconstruit : sillon construit par RFF sur la demande d'une compagnie ferroviaire

Billet ouvert : billet permettant de voyager à date variable

Billet à réservation : billet permettant de voyager à une date donnée unique et une heure précise

Annexe I. Trafic des lignes IC

Source : Les cahiers du GART

Annexe II

Questionnaire d'étude

Questionnaire FNAUT Intercités Version 8.1 16 Avril 2013

Questionnaire FNAUT Intercités

La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) est une association de consommateurs agréée spécialisée dans la défense des usagers des transports. Dans le cadre d'une étude sur les Trains d'Equilibre du Territoire (TET), dénommés commercialement Intercités, nous souhaitons avoir une vision du profil des voyageurs ainsi que du profil des personnes qui n'empruntent pas ces trains. Les questionnaires seront traités de manière anonyme.

Nom : **Prénom** :
Age : **Sexe** : M F Nombre de personnes dans le voyage : Nombre d'enfants (- 12 ans) :
1) **Sur quel itinéraire vous déplacez vous ? (une seule réponse possible)**
Paris-Toulouse Paris-Clermont-Ferrand Paris-Cherbourg Paris-Belfort
Bordeaux-Marseille Bordeaux-Nantes
➔ *Si vous voyagez sur plusieurs itinéraires, merci de remplir plusieurs questionnaires*
2) **Quel trajet effectuez vous le plus souvent sur cet axe :** ville de départ : ville d'arrivée :
3) **Motif principal de déplacement** : Professionnel Loisir Autre :
4) **Quel mode de transport utilisez-vous le plus fréquemment pour faire cette relation ? (une seule réponse possible)**
Voiture Autocar Avion Train Autre (précisez) :
4 bis) **Si vous prenez le train, quel type de trains utilisez vous pour effectuer le trajet ? (une seule réponse possible)**
TGV Intercités à réservation obligatoire (ex Téoz) Intercités à réservation facultative
Trajet combinant plusieurs types de train Intercités de nuit (ex Lunéa) Intercités 100% éco TER
➔*Passer directement à la question 7*
5) **Si vous n'utilisez pas le train, pour quelles raisons ? (plusieurs réponses possibles)**
Prix trop élevé Trajet trop long Difficultés de correspondances et/ou d'accès à la gare
Difficulté d'avoir des informations et/ou billet Accès au train difficile Pas de train aux horaires qui convenaient Autre :
6) **Quelles raisons vous inciteraient à prendre le train ? (plusieurs réponses possibles)**
Horaires adaptés Prix attractif Gain de temps
Accessibilité (gare et train) Correspondances adaptées en gare Confort à bord (sièges, restauration…)
Autre :
6 bis) **Qu'est ce qui vous inciterait à voyager sur les trains Intercités en heures creuses ? (plusieurs réponses possibles)**
Horaires adaptés Prix Autre: *Passer à la question 11* Questionnaire FNAUT Intercités Version 8.1 16 Avril 2013

7) **Quelles sont les raisons pour lesquelles vous empruntez le train ? (plusieurs réponses possibles)**
Commodité Confort Prix attractif Durée du trajet Horaires Autre :
8) **Que pensez vous de l'information sur les tarifs ? (une seule réponse possible)**
Très Satisfaisant Satisfaisant Mauvais Très mauvais
8 bis) **Si mauvais ou très mauvais, pour quelles raisons ?**
9) **La fréquence des trains sur la relation empruntée vous parait-elle adaptée ? (une seule réponse possible**)
Oui Non Ne se prononce pas
10) **Quelle note sur 10 donneriez-vous à vos voyages sur les trains Intercités ?** /10
11) **Que pensez vous de l'information générale sur les trains Intercités? (une seule réponse possible)**
Très bonne Bonne Mauvaise Très mauvaise
11bis) **Que pensez vous de l'information tarifaire ? (une seule réponse possible)**
Très bonne Bonne Mauvaise Très mauvaise
12) **Quelles sont vos attentes en matière de confort dans un train Intercités ? (plusieurs réponses possibles)**
Prise de courant Restauration ambulante (ou voiture bar) Presse à disposition
Sièges confortables Espaces dédiés (ex : espace famille)
Autre (précisez) :
13) **Pensez vous que la complémentarité de desserte des trains avec les réseaux de transports urbains et TER (Transports Express Régionaux) est bien assurée ? (une seule réponse possible)**
Oui Non Sans opinion
14) **Souhaiteriez-vous que les titres de transport ferroviaire permettent l'accessibilité à des réseaux urbains ou régionaux ? (une seule réponse possible)**
Oui Non Cela me semble inutile
15) **Seriez- vous favorable à la mise en place du billet électronique sur votre relation ou à sa généralisation (ex : correspondance avec les TER) ? (une seule réponse possible)**
Oui Non
16) **Remarques et préconisations souhaitées sur les trains Intercités** :
Merci de bien vouloir retourner le questionnaire rempli à l'adresse e-mail suivante :

traitementquestionnairefnaut@gmail.com Lien site internet :

http://www.fnaut.fr/images/docs/qfinterv81.docx

Annexe III. Tableau des relations IC

elation	Type de desserte (courte/moyenne/longue distance)	Radial	Transversal	TER longue distance	Grand bassin parisien (utilisation par la clientèle pendulaire)	Saisonnier	Train de nuit	Concurrence par rail (LGV)	Concurrenc aérienne
aris-Caen-herbourg/Trouville-eauville	Moyenne distance	*		*					*
aris-Evreux-erquigny	Courte distance	*		*	*				
aris-Rouen-e avre/Diepp	Courte distance	*		*	*				
aris-ranville	Moyenne distance	*			*				
aris-miens-oulogne	Courte distance	*			*				

aris-Saint uentin-laubeuge/Cambrai	Courte distance	*			*				
aris-lontargis-osne-evers	Courte distance	*			*				
aris-ourges-lontluçon	Moyenne distance	*							
aris-rléans-ours	Courte distance	*		*(jusqu'à Orleans)	*			*	
aris-Royan	Longue distance	*				*			
antes-ours-Lyon	Longue distance		*	*				*(TGV intersecteurs)	
aen-Le lans-Tours	Courte distance		*						
eims-Dijon	Moyenne distance		*						
irson-harleville-letz	Moyenne distance		*						
aris-Troyes-ulmont-elfort	Moyenne distance	*			*			*	

uimper- antes- ordeaux- oulouse	Longue distance		*					*	
endaye- oulouse	Moyenne distance		*						
ordeaux- yon	Longue distance		*	*					*
aris- lermont	Moyenne distance	*							*
aris- imoges- oulouse- erbère	Longue distance	*						*	*
ordeaux- Marseille- ice	Longue distance		*	*					*
lermont- imes- Marseille(Ce enol)	Moyenne distance	*		*				*	
lermont- éziers Aubrac)	Moyenne distance	*		*					
aris riançon	Longue distance	*		*		*	*		

aris-La Tour de arol/Luchon Cerbère	Longue distance	*		*		*	*		
aris-oulouse/ odez-armaux-lbi	Longue distance	*		*			*		*
aris-Tarbes-endaye(Iru)	Longue distance	*		*			*		
aris-Bourg aint Maurice ou aint ervais-les-ains Le ayet	Longue distance	*		*			*		
aris-Nice	Longue distance	*		*			*		*
endaye-ordeaux-ice	Longue distance	*		*			*		
endaye(Iru)-Genève	Longue distance	*		*			*		
uxembourg/ trasbourg-ice	Longue distance	*		*			*		*

uxembourg/ trasbourg- erbère	Longue distance	*		*			*		