

LES TRAINS INTERCITES DE LONGUE DISTANCE : L'ANALYSE DE LA FNAUT

**Etude réalisée avec le soutien du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de
l'Energie**

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer



Jean LENOIR, vice-Président de la FNAUT
Réseau "Intercités" de la FNAUT
Réseau des FNAUT régionales

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	4
Présentation de la FNAUT	4
Contexte	5
Convention TET : état des lieux	5
Objet de l'étude	6
1. DEFINITION DU PERIMETRE DES TET A LONGUE DISTANCE	7
1.1 POSITIONNEMENT DES TET : QU'EST-CE QU'UNE DESSERTE INTERVILLES	7
1.1.1 DEFINITION D'UNE DESSERTE INTERVILLES	7
1.1.2 DEFINITION DU TYPE D'OFFRE	12
1.1.3 RESEAU FERROVIAIRE D'INTERÊT NATIONAL	14
1.2 DESSERTES INTERVILLES A LONGUE DISTANCE	18
1.3 DESSERTES INTERVILLES ASSUREES PAR DES TET, DES TER REGIONAUX ET INTERREGIONAUX.....	33
1.4 PRESENTATION DE QUELQUES LIAISONS FERROVIAIRES	43
1.4.1 PROPOSITIONS SUR L'OFFRE FERROVIAIRE DE QUELQUES LIGNES	43
1.4.2 COMPARAISON DESSERTE FERROVIAIRE/DESSERTE PAR AUTOCAR.....	79
2. POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT	84
2.1 METHODOLOGIE ENQUÊTE CLIENT	84
2.2 ANALYSE DES RESULTATS DU QUESTIONNAIRE	84
2.3 SYNTHÈSE DU TRAITEMENT DES QUESTIONNAIRES	107
2.4 RESEAU PRESENTANT UN POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT	108
2.4.1 PRINCIPES DES DESSERTES	108
2.4.2 DESSERTES INTERCITES : SERVICE DE BASE	113

**3. MODALITES DE CONCERTATION AVEC LES VOYAGEURS PRIVES / LOISIRS
SUR LES LIGNES DE GRANDE DISTANCE 119**

**3.1 MODALITES DE CONSULTATION DES USAGERS DANS D'AUTRES
SECTEURS 121**

3.2 ANALYSE ET PROPOSITION POUR LES TET 126

4. PISTES D'EVOLUTION..... 130

4.1 CARACTERISTIQUES FONCTIONNELLES DU MATERIEL ROULANT. 130

4.1.1 NIVEAU DE CONFORT DU MATERIEL ROULANT 131

4.1.2 FONCTIONNALITES ATTENDUES 133

4.2 MATERIEL ROULANT ET EXPLOITATION 142

**4.3 DESSERTES ET COMMERCIALISATION : AMELIORATION A MOYENS
CONSTANTS 146**

4.4 SEGMENTATION DES FLUX 152

4.4.1 PRINCIPES DE DESSERTE 152

4.4.2 DESSERTE DU GRAND BASSIN PARISIEN 154

CONCLUSION 155

Abréviations 156

Remerciements 157

Les textes encadrés et précédés du symbole ☛ désignent des propositions d'améliorations.

Les abréviations utilisées sont développées page 156.

Les annexes, notamment relatives au chapitre 1.4.1 sont téléchargeables à :

<http://www.fnaut.fr/images/docs/etudeTETannexes.pdf>

INTRODUCTION

- **Présentation de la FNAUT**

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises et plusieurs associations ou fédérations nationales, soit au total environ 65 000 adhérents.

La FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, et à tous leurs enjeux, économiques, sociaux et écologiques.

Elle agit :

- pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains,
- pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées,
- pour le développement de l'autopartage,
- pour l'amélioration de la sécurité routière,
- pour une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien, de la santé publique et de l'environnement global.

Association de consommateurs agréée par l'Etat, la FNAUT conseille et défend, individuellement et collectivement, les usagers de tous les modes de transport publics. Elle les représente également auprès des Pouvoirs publics et des entreprises de transport.

Soucieuse de la protection de l'environnement et groupe de pression d'intérêt général, elle s'efforce d'infléchir la politique des transports en faveur d'une politique réellement durable, permettant une réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

Cette politique vise une réduction du trafic automobile notamment en ville, du trafic de poids-lourds sur longue distance et du trafic aérien sur courte distance. Elle implique de faire payer aux modes les plus agressifs pour l'environnement ce qu'ils coûtent à la collectivité, afin d'enrayer leur extension et de financer les modes alternatifs. Elle a pour objectif de favoriser un aménagement équilibré du territoire afin d'enrayer l'étalement urbain et de maîtriser la demande de transport.

- **Contexte**

La convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) est intervenue entre l'Etat et la SNCF le 13 décembre 2010 pour une durée de trois ans : 2011 à 2013. Un avenant pour la prolongation d'un an est actuellement en cours de discussion.

Le dispositif permet de pérenniser l'aide financière à l'exploitation de ces lignes, 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. Ces contreparties financières de l'Etat proviennent d'une taxe sur les péages autoroutiers et d'autres taxes sur les opérateurs ferroviaires exploitant des services nationaux à grande vitesse (actuellement les TGV de la SNCF).

Mais le contexte est également celui de la fragilisation des dessertes Intercités : vieillissement du matériel, impact des travaux et de la crise des sillons, « suspensions » de certaines lignes transversales.

- **Convention TET : l'état des lieux**

- Les catégories de dessertes couverts par la convention TET sont de nature assez hétérogène : relations radiales, transversales (parfois à l'abandon), de nuit et relations spécifiques au grand bassin parisien. De nombreuses relations directes ont disparu avant la conclusion de la convention, compensées par quelques TER interrégionaux.
- Les matériels roulants remorqués, essentiellement de type Corail dont certains éléments de confort restent appréciables (roulement) mais dépassé sur d'autres aspects (accessibilité, toilettes, etc.).
- Le matériel moteur parfois obsolète et souvent défaillant, notamment en traction thermique.
- Un niveau de qualité de service modeste : les radiales seulement calées sur Paris, pas de services annexes au transport (notamment restauration/vente à bord, prises de courant). un niveau de ponctualité...restreint.

▪ **Objet de l'étude**

L'objet de l'étude est de participer à la formalisation des attentes des voyageurs en ce qui concerne les dessertes et le matériel des TET, d'en évaluer le potentiel de développement et de faire des propositions d'amélioration sur la base de la légitimité et de la compétence de la FNAUT.

Elle porte sur les services ferroviaires faisant l'objet de la convention TET.

Le plan d'étude est le suivant :

- Introduction
- 1. Définition du périmètre des TET à longue distance,
- 2. Potentiel de développement,
- 3. Modalités de concertation avec les voyageurs sur les lignes de grande distance,
- 4. Pistes d'améliorations.
- Conclusion

1. DEFINITION DU PERIMETRE DES TET A LONGUE DISTANCE

Les difficultés de l’articulation des demandes de déplacements de grande distance sur réseau classique (grand bassin parisien et grandes métropoles, Intercités comme trains lowcost, les trains de nuit, lignes TET « emblématiques » - Causses, Cévennes, ligne 4...)

1.1 LE POSITIONNEMENT DES TET : QU’EST-CE QU’UNE DESSERTE INTERVILLES

1.1.1 DEFINITION D’UNE DESSERTE INTERVILLES

Les liaisons intervilles seront définies comme des liaisons répondant à la fois aux critères suivants :

- ayant leur origine et leur terminus dans des villes principales (et non des villes moyennes de moins de 30 000 habitants) ; villes étant entendu ici au sens d’aire urbaine qui déborde largement les limites communales ; ou des nœuds ferroviaires. Les corollaires sont aussi qu’il s’agit de liaisons moyennes ou longues (en général 100 à plusieurs centaines de km, car les villes principales disposent en général chacune d’une importante zone d’influence sans ville concurrente ; avec des exceptions : bassin minier, corridors urbanisés.
- ne desservant au passage que des villes petites ou agglomérations grandes ou moyennes (minimum 10 000 habitants) avec donc des inter-distances relativement importantes (30 à 100 km). Sur ces deux critères des exceptions sont évidemment possibles en fonction de l’historique des relations ou de conditions régionales particulières. Les liaisons omnibus ou périurbaines ne sont donc pas concernées.

Le terme "ville" n'a pas d'existence légale ; les limites communales n’ont plus de sens pour les transports du fait de la périurbanisation. La Commune de Lille est moins peuplée que celle de Nantes, mais l'aire urbaine de Lille est nettement plus grande que celle de Nantes. L’aire urbaine de la Rochelle regroupe 171 000 habitants alors que la commune de la Rochelle ne regroupe que 71 000 habitants.

Par ailleurs les délimitations d'agglomérations, de communautés de communes renvoient à un découpage administratif fonction de la bonne volonté des communes participantes. Communes et communautés de communes ne regroupent donc pas forcément toute la population intéressée à utiliser des trains intervilles. Par contre tous les regroupements importants de communes (dès 15 000 habitants environ) disposent d'un réseau de transport public urbain qui dessert la gare et renforce ainsi les dessertes ferroviaires, quand elles existent.

L'aire urbaine est la notion à retenir quand on parle de desserte TET irriguant les territoires. Une aire urbaine est définie par l'INSEE et regroupe des communes contiguës ayant de fortes relations liées aux déplacements « travail » des habitants. L'aire urbaine tient donc compte de la périurbanisation. Pour les déplacements intervilles à moyenne distance, on a estimé que tous les habitants de l'aire urbaine sont concernés. Pour les déplacements intervilles à longue distance (plus de 300 à 400 km), la population concernée peut vraisemblablement être plus large, touchant par exemple les départements d'extrémité.

Ces « règles » doivent évidemment être adaptées dans les zones denses ou au contraire peu denses, où le réseau de villes, où les villes principales ont quelques dizaines de milliers d'habitants.

Les informations utiles pour définir le caractère intervilles ont donc été : la fréquence, le kilométrage (distance voie exacte ou approchée), le nombre d'arrêts intermédiaires, et donc la distance moyenne interstations, la taille des AU bénéficiant des arrêts.

La desserte « périurbaine » des grandes agglomérations, en particulier Paris, dont l'aire d'influence ou le bassin d'emploi débordent sur les régions voisines est un cas particulier de desserte concernant 2 régions. C'est aussi le cas de régions frontalières avec des pays aux emplois attractifs (sillon lorrain et Luxembourg, Suisse,...). Les dessertes sont organisées en fonction des navetteurs, avec des fréquences souvent élevées.

Liaisons de maillage ou de désenclavement pour des régions ou des villes, qui veulent être reliées aux grandes agglomérations. Le kilométrage de ces liaisons typiquement Intervilles peut dépasser les 400 km. Les liaisons TET peuvent ainsi assurer un double objectif : liaisons entre grandes villes (en complémentarité parfois avec par d'autres modes, voitures, avion, TGV), mise en relation de l'ensemble du territoire, via les villes moyennes et petites, avec les grandes villes, centres de décision et pôles d'accès à l'Europe ou à Paris.

Au recensement de 1999 (toutes les populations des aires urbaines 2010 ne sont pas encore connues), on trouve :

- 9 aires urbaines de plus de 600 000 habitants (Paris, Lyon, Marseille, Lille, Toulouse, Nice, Bordeaux, Nantes, Strasbourg), dont 8 chefs-lieux de région,
- 17 aires urbaines entre 300 et 600 000 habitants, dont 8 chefs-lieux de région,
- 16 aires urbaines entre 200 et 300 000 habitants, dont 4 chefs-lieux de région.

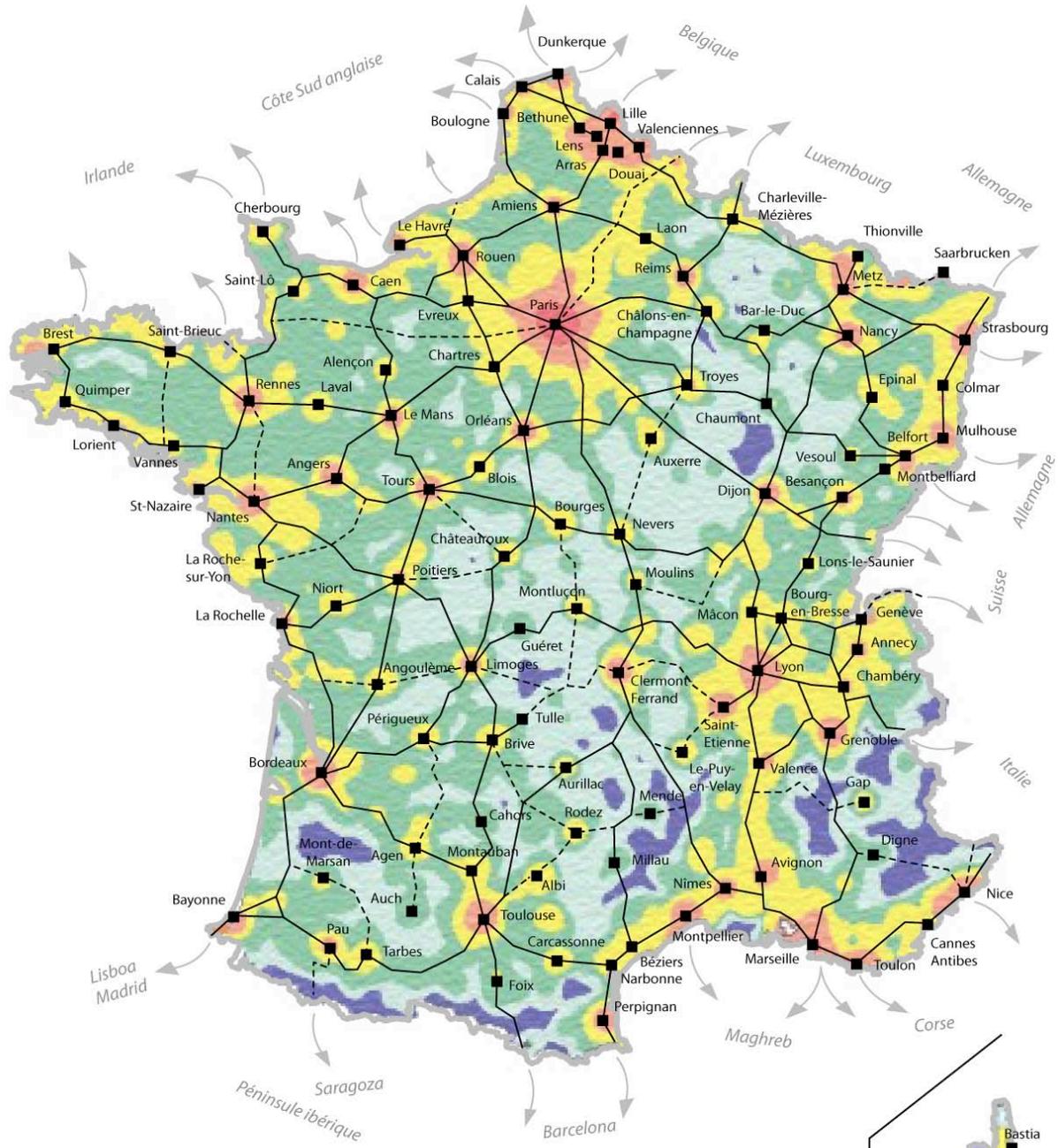
Pour garantir un trafic suffisant, on peut retenir en première approximation que les aires urbaines de plus de 200 000 habitants peuvent abriter des têtes de ligne intervilles, les plus petites étant Poitiers, Bayonne Anglet Biarritz, Pau, Nîmes, Besançon, Limoges, Perpignan.

Il y a 42 aires urbaines de plus de 200 000 habitants, qui pourraient servir de « pôles » au réseau intervilles (cf. carte ci-après).

Mais d'autres facteurs peuvent justifier une ville tête de ligne, en particulier les possibilités de correspondance (cas par exemple de Nevers, AU de 100 000 habitants seulement), l'implantation côtière, l'attrait touristique, ou les liaisons avec l'étranger (Saint-Malo, AU de 70 000 habitants, Calais 126 000 habitants) etc...

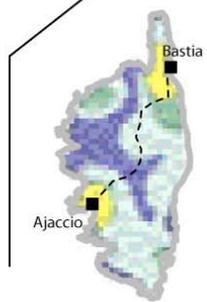
Il reste aussi à souhaiter que les liaisons intervilles transfrontières jusqu'ici essentiellement d'initiative régionale, se multiplient. Il existe déjà des Lille-Liège, des Lille-Anvers, des Nancy-Metz-Luxembourg, des Besançon-la Chaux-de-Fonds.

UN RÉSEAU ADAPTÉ AUX DENSITÉS DE POPULATION



Densité de population 2006 en habitants

■ de 2000 à 12000	■ de 300 à 2000	■ de 80 à 300
■ de 30 à 80	■ de 10 à 30	■ de 0 à 10



Ce réseau d'intérêt national a une ambition de maintien d'un minimum d'infrastructure en zone peu dense, pour préserver l'avenir, la vie des territoires et l'aménagement du territoire. Ainsi les 16 000 habitants de l'AU de Mende, chef lieu de la Lozère, continuent à être desservis, moyennant une péréquation nationale. La Lozère continuerait ainsi d'être raccordée.

A l'heure où se constate un écart grandissant et de moins en moins bien supporté entre des zones rurales qui perdent leurs services et le dynamisme maintenu de la majorité des métropoles françaises (les aires urbaines de plus de 600 000 habitants en 2008 ont connu une croissance en général nettement supérieure à la moyenne française pendant la décennie 2008/1999), il est prioritaire de maintenir un minimum de service ferroviaire et de garantir le maintien d'un réseau structurant qui est une garantie pour l'avenir des territoires. Force est de constater que cette préoccupation a été complètement absente lors des fermetures de ligne des années passées.

En France actuellement, les 165 AU de plus de 40 000 habitants bénéficient d'une desserte ferroviaire, après raccordement de Villeneuve-sur-Lot, à part Aubenas, Fougères et le cas particulier de Draguignan desservi par les Arcs. La très grande majorité des 198 AU de plus de 30 000 habitants est desservie par le train. Ceci ne garantit évidemment pas la qualité de la desserte, car certaines villes sont sur des voies secondaires.

A titre d'information, le TGV dessert moins de 200 gares, le réseau TET, avec un réseau atrophié, en desservirait 300, soit seulement 10% des gares existantes, dont des communes de 5000 habitants, ce qui veut dire que beaucoup de villes moyennes ne sont pas desservies. Il est donc nécessaire d'envisager une desserte plus complète et plus réfléchie du territoire.

1.1.2 DEFINITION DU TYPE D'OFFRE

Chacun des critères suivants devrait suffire à considérer la liaison comme d'intérêt national.

- **Critère durée**

Pour l'utilisateur, on peut estimer que à partir de 2 heures de trajet, il est nécessaire d'élargir l'offre de services : restauration en espace spécialisé ou avec distributeurs, espaces détente ou jeux enfants, espace vélos, etc... avec un équipement adapté au nombre d'utilisateurs potentiels. Ceci élimine les convois à éléments multiples non communicants (ce qui est le cas des automoteurs actuels ou étudiés).

Il serait souhaitable qu'il y ait une uniformité de l'offre de service et de l'offre de matériel, pour en faciliter la gestion et proposer une réponse bien identifiée par les voyageurs. Pour cela, des réponses « régionales » ne sont pas adaptées.

- **Critère plurirégional**

Les liaisons concernant plus de 2 régions sont à prendre en compte par l'Etat. On constate que, dès que 3 régions sont concernées, il y a de fortes chances pour que l'une d'entre elles se sente peu concernée, ce qui est par exemple le cas de Nantes-Bordeaux, considérée comme non stratégique par la région Aquitaine.

Il y a même des liaisons peu satisfaisantes entre deux régions, qui nécessiteraient une intervention de l'Etat.

- **Critère distance**

Les liaisons courtes transportent en majorité des voyageurs du quotidien, des navetteurs. Sur voie classique, on peut estimer que la limite se situe au plus à 150 km, ce qui peut être dépassé légèrement autour de Paris. Ce type de liaison est évidemment en priorité de la responsabilité de la ou des 2 régions concernées.

Par contre, les liaisons de plus de 200 km ont forcément un rôle de maillage du territoire, de liens entre agglomérations, avec un poids majoritaire de voyageurs non quotidiens.

Il existe donc une frontière probablement entre 75 et 150 km quant au type de fréquentation majoritaire du tronçon et donc sa fonction.

- **Critère désenclavement, liaisons grandes agglomérations et nœuds ferroviaires**

Les critères doivent être multiples :

- Les AU de plus de 200 000 habitants devraient être reliées avec chacune de leurs voisines. Même à ce niveau, où la rentabilité du service devrait être assurée, sauf en zone montagneuse et peu peuplée, on constate déjà des manques ou des insuffisances d'infrastructure : Nantes-Poitiers-Limoges, Nice-Grenoble, Limoges-Clermont, Caen-Rennes, Orléans-Chartres-Rouen, ...
- Toutes les AU de 100 000 habitants devraient être desservies par des liaisons intervilles ou TGV, avec des fréquences suffisantes.
- Tous les départements, pour des raisons d'égalité des territoires et de maintien d'un minimum d'infrastructures ferroviaires préservant l'avenir devraient également disposer d'au moins une ligne. On connaît le cas de l'Ardèche sans desserte, mais tangenté par les voies ferrées de la vallée du Rhône et par Clermont-Nîmes. Mais cela concerne aussi la Lozère (Mende), les Alpes de Haute-Provence (Digne), ...

1.1.3 RESEAU FERROVIAIRE D'INTERET NATIONAL

Le réseau ferroviaire national doit évidemment, pour être concurrentiel, offrir un haut niveau de service.

En conséquence, il doit répondre aux objectifs suivants :

- Assurer des liaisons directes entre agglomérations (françaises ou étrangères proches de la frontière) de plusieurs centaines de milliers d'habitants, desservir la totalité des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et la quasi totalité des chefs-lieux de département.
- Desservir au passage la majorité des villes moyennes (ou petites exceptionnellement), et au total les $\frac{3}{4}$ de la population.
- Offrir des possibilités de déplacements économiques accessibles à la quasi totalité de la population, qui sera à moins de 50 km d'une ou plusieurs liaisons interrégionales et intereuropéennes.
- Répondre aux enjeux écologiques et d'aménagement du territoire, sans accroître les surfaces artificialisées ; renforcer les dessertes interurbaines sans favoriser l'étalement urbain.
- Répondre aux besoins du fret, pour garantir le maintien et le développement des activités économiques nécessitant du transport lourd et un réseau performant, pour limiter aussi les allongements de trajet pénalisant pour le fret ou l'engorgement dans les nœuds saturés.
- Tous les usages, dont les dessertes locales et le fret, coexisteraient sur ce réseau, mais l'affectation dominante concernerait les liaisons interrégionales, avec des convois rapides (120 km/h à 200 km/h suivant le tracé des lignes) reliant les grandes villes et desservant les agglomérations intermédiaires, tous les 30 à 80 km environ.

Ce réseau d'intérêt national suppose une infrastructure économe, efficace et adaptable pour les liaisons Intercités.

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

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

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

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

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

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

Ces liaisons Intercités doivent s'insérer dans un réseau global. Au contraire d'un automobiliste, autonome dans son véhicule, qui peut passer facilement d'une infrastructure d'accès libre à une autoroute payante, l'utilisateur ferroviaire est dépendant par la billetterie, les horaires, de services auxquels il doit s'adapter. Pour cela, il est essentiel de maintenir le plus possible la cohérence et l'unicité, et à défaut la compatibilité des infrastructures et des services, à l'intérieur d'un réseau ferroviaire global. Le présent schéma ne veut donc pas créer un nouveau réseau avec son opérateur attitré, ou servir de support à une offre spécifique (même si les liaisons interrégionales seront les premières bénéficiaires), mais mettre à disposition de différents besoins parcourant l'intégralité du réseau ferroviaire, des axes améliorés d'intérêt national.

Les liaisons Intercités doivent également être au service des villes moyennes.

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

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

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

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

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

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

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

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

Les liaisons Intercités combinent des liaisons d'intérêt national et interrégional.

Les régions développent déjà des liaisons interrégionales de proximité, se lancent dans la réfection d'infrastructures, mais en privilégiant d'abord leurs propres besoins. Le schéma proposé devrait aider les régions à coordonner leurs interventions, pour engager avec l'Etat des programmes d'envergure interrégionale.

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

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

Enfin, l'offre Intercités est adaptée à la croissance du coût de l'énergie, complémentaire du réseau autoroutier.

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

Le covoiturage peut contribuer au maintien de flux de circulation automobile, mais ne peut répondre à l'ensemble des besoins, n'intéresse pas toutes les catégories de population, ne résout pas le problème des entrées de ville, ni celui des nuisances, même s'il contribue à les diminuer.

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

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

1.2 DESSERTES INTERVILLES A LONGUE DISTANCE

Un premier groupe de lignes permet d'atteindre les deux premiers objectifs (1.1.3) de liaisons directes entre grandes agglomérations, complétées par la desserte des villes moyennes associées. Ce réseau peut comprendre des axes parallèles à des lignes à grande vitesse qui assurent des « dessertes d'extrémités ». Les dessertes concernées présentent un caractère national indiscutable.

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

Réseau prioritaire d'intérêt national

Légende :

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

Nord		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<p><u>Paris Creil</u> <u>Amiens</u> <u>Arras</u> <u>Lens</u> <u>Lille</u> <u>Roubaix</u> <u>Tourcoing</u> (Kortrijk Gent Bruxelles et Anvers)</p> <p>131 km jusqu'à Amiens, 122 km au delà</p> <p>3 Régions : IdF, Picardie, NPC + liaisons avec l'Angleterre</p>	<p>Double voie électrifiée supportant un trafic diversifié, doublé par LGV</p>	<p>Axe structurant national et international Tronc commun pour Paris-Valenciennes entre Paris et Douai</p>
<p>(Paris Creil) <u>Amiens</u> <u>Abbeville</u> <u>Boulogne</u> <u>Calais</u> <u>Dunkerque</u> (Belgique)</p> <p>131 km jusqu'à Amiens, 214 km au delà</p> <p>3 Régions : IdF, Picardie, NPC + liaisons avec l'Angleterre</p>	<p>A moderniser, électrifier au Nord d'Amiens. Double voie entre Amiens et Calais, voie unique ensuite.</p>	<p>Maillage avec différentes lignes, desserte de nombreuses villes et du littoral. Liaisons à Boulogne, Calais, Dunkerque avec Eurostar et ferry pour l'Angleterre, prolongation vers la Belgique</p>
<p><u>Dunkerque</u> /<u>Calais</u> <u>Lille</u> <u>Valenciennes</u>, <u>Aulnoye</u>, <u>Charleville- Mézières</u> <u>Metz</u> <u>Strasbourg</u></p> <p>600 km</p> <p>4 Régions : Nord-Pas-de-Calais, Champagne-Ardennes, Lorraine, Alsace</p>	<p>Double voie électrifiée supportant un trafic diversifié et desservant une série d'agglomérations importantes</p> <p>Usage inégal suivant tronçons.</p> <p>Ligne avec trafic fret important</p> <p>A moderniser entre Charleville et Metz</p>	<p>Liaisons internationales et maillage entre axes européens</p> <p>Malgré la concurrence du TGV pour les liaisons entre pôles extrêmes, la ligne conserve tout son intérêt pour la desserte entre villes proches, et pour un train de nuit.</p> <p>Tronçonnage possible de desserte Lille Metz et Metz Strasbourg.</p> <p>Maillage avec nombreuses radiales évitant le passage par Paris et avec des lignes transfrontalières</p>

<p>Paris Creil Compiègne St-Quentin Aulnoye Maubeuge (Belgique) 229 km 3 Régions : IdF, Picardie, Nord-Pas-de-Calais</p>	Double voie électrifiée	<p>Radiale maillant de nombreuses voies péri-Parisiennes. Desserte de nombreuses villes Ligne internationale reliant la zone de Maubeuge à Namur Liège</p>
<p>Calais Saint-Omer Hazebrouck Béthune Lens Henin-Beaumont Douai Valenciennes (Belgique) 175 km Nord Pas de Calais, + Angleterre Belgique</p>	Double voie électrifiée	<p>Desserte de l'ex bassin minier très dense et de Calais, le port principal d'accès voyageur à la Grande Bretagne</p>
Est		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<p>Paris Epernay Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François Bar-le-Duc, Lérrouville Metz Forbach ou Nancy Strasbourg 172 km jusqu'à Châlons, 117 km Châlons Lérrouville, 65 km en + pour Nancy ou Metz 150 km pour Nancy Lunéville Reding Strasbourg 5 Régions : IdF, Picardie, Champagne, Lorraine, Alsace</p>	<p>Double voie électrifiée Lignes en état satisfaisant</p>	<p>Radiale en provenance de Paris, doublée par LGV, mais gardant un fort impact entre trois régions et nombreuses lignes</p> <p>Liaison internationale vers Saarbrücken Mannheim (Rhin) donnant accès à Heidelberg, Franckfurt.</p>
<p>Reims Charleville-Mézières Givet (Namur-TGV) 150 km en France 1 Région : Champagne Ardennes et la Belgique</p>	<p>Double voie non électrifiée. Desserte de Charleville à Givet. Réouverture Givet Namur étudiée par la Région Champagne)</p>	<p>Desserte de la vallée de la Meuse, active et peuplée. Barreau international. Mise en relation entre 2 LGV et maillant le réseau classique</p>

<p>(Paris) Lérrouville Toul Frouard Nancy Lunéville Saverne Strasbourg 150 km <i>Régions : idem ci-dessus</i></p>	<p>Double voie électrifiée Lignes en état satisfaisant</p>	<p>Radiale en provenance de Paris, doublée par LGV, mais gardant un fort impact entre trois régions et nombreuses lignes</p>
<p>Luxembourg Thionville Metz Nancy Toul Neufchâteau Dijon 350 km <i>3 Régions :</i> <i>Bourgogne, Champagne-Ardenne, Lorraine</i></p>	<p>Double voie électrifiée, mais sinueuse et vétuste (zone de Neufchâteau) à moderniser (entre Toul et Dijon)</p>	<p>Axe Nord Sud important Liaison entre capitales régionales. Peut être utilisée par des liaisons prolongées en particulier vers le Sud (en concurrence cependant avec axe Epinal Belfort et LGV).</p>
<p>(Luxembourg) Nancy Blainville Epinal Lure Belfort Méroux TGV Nancy frontière suisse : 200 km <i>3 Régions : Lorraine</i> <i>Franche Comté, Alsace</i></p>	<p>Double voie, mais dessertes partielles. Non électrifiée au sud d'Epinal. Etude chiffrant à 1,3 milliards la modernisation Nancy Belfort (1h35 contre 2h15) ; 500 000 € au contrat de projet 07/13 pour électrification Epinal Belfort</p>	<p>Liaison directe entre le Luxembourg, le sillon lorrain et la vallée du Doubs, le Haut-Rhin. Accès de la Lorraine à la LGV Rhin Rhône Intérêt pour la Suisse aussi</p>
<p>Paris Troyes Chaumont Langres Vesoul Lure Belfort Mulhouse Suisse 443 km <i>3 Régions : IdF, Champagne-Ardenne, Franche-Comté + Suisse</i></p>	<p>Double voie Doublement par un projet de LGV par la vallée du Doubs</p>	<p>Ligne gardant tout son intérêt, même après réalisation des LGV, par la desserte interurbaine assurée (4 chefs-lieux de département), le maillage avec les autres lignes, le trafic de fret. Peut aussi assurer du service de trains de nuit (notamment détournements)</p>
<p>(Calais) Amiens Laon Reims Châlons- en-Champagne St- Dizier Chaumont Dijon 475 km <i>3 Régions : Picardie, Champagne-Ardenne, Bourgogne</i></p>	<p>Double voie Exploitation tronçonnée</p>	<p>Lien entre capitales régionales et grandes villes, évitant le passage par Paris, insuffisamment exploité. Maillage avec nombreuses radiales. Peut permettre des IC Lyon-Reims, Reims-Calais et Dijon-Reims-Lille (via Cambrai)</p>

<p>Lauterbourg Strasbourg Mulhouse Besançon Bourg-en-Bresse Lyon 490 km ? 4 Régions : <i>Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes</i></p>	<p>Electrifié double voie, sauf entre Lauterbourg et Strasbourg</p>	<p>Ligne gardant tout son intérêt, même après réalisation des LGV, par la desserte interurbaine assurée, le maillage avec les autres lignes, le trafic de fret. Peut aussi assurer du train de nuit vers le sud</p>
<p>Paris Dijon, Dole Vallorbe 460 km <i>3 Régions : IdF, Bourgogne, Franche-Comté + Suisse</i></p>	<p>Double voie électrifiée jusqu'à Dole, en majorité voie simple électrifiée ensuite</p>	<p>Ligne gardant tout son intérêt, même après réalisation des LGV, par la desserte interurbaine assurée, le maillage avec les autres lignes, le trafic de fret. Peut aussi assurer du train de nuit</p>
<p>Dijon, Beaune, Chagny, Chalons, Mâcon, Lyon 200 km <i>Bourgogne, mais concerne aussi Centre et tout l'Est</i></p>	<p>Double voie électrifiée Doublement par un projet de LGV</p>	<p>Liaison entre deux capitales régionales, qui peuvent offrir de nombreuses correspondances Maillage avec plusieurs radiales Axe structurant Nord Sud (Lyon-Metz-Luxembourg et Lyon-Reims)</p>
<p>Dijon, Beaune, Chagny, Montchanin, Nevers (Vierzon Tours Nantes) 220 km Régions : <i>Bourgogne, mais concerne aussi Centre et tout l'Est</i></p>	<p>Double voie Desserte interrégionale Tours Dijon nouvelle</p>	<p>Liaison entre deux capitales régionales, qui peuvent offrir des correspondances Maillage avec plusieurs radiales Liaison Est Ouest Atlantique dans une zone qui en manque</p>
Sud-est		
Axe	Etat et orientations actuelles	Justification et Intérêt
<p>(Paris) Macon Bourg-en-Bresse Bellegarde Genève 190 km <i>Région Rhône-Alpes et Suisse</i></p>	<p>Deux itinéraires électrifiés possibles, par La Cluse et par Culoz. Voie unique entre Bourg en Bresse et Bellegarde par La Cluse</p>	<p>Desserte en TGV de Genève. Lien avec le réseau suisse. Intérêt d'une voie en périphérie du nœud lyonnais</p>

Lyon Ambérieu Culoz Bellegarde Genève 170 km Région Rhône-Alpes et Suisse	Double voie électrifiée	Lien Suisse, sillon rhodanien
(Paris) Lyon Chambéry Montmélian St-Jean-de-Maurienne Modane (Turin) 240 km <i>Région Rhône-Alpes et Suisse</i>	Electrifié. Voie double jusqu'à St André, puis voie unique →Chambéry, puis double voie. Tunnel de Modane en cours d'agrandissement pour développer le ferroutage. Projet de LGV	Liaison France Italie fret et voyageurs (avec trains de nuit). Voie radiale importante en Rhône Alpes
(Paris) Lyon St-André-le-Gaz Grenoble 130 km <i>Région Rhône-Alpes</i>	Double voie électrifiée	Accès à Paris pour Grenoble. Liaison entre les deux plus grandes villes de Rhône Alpes
Valence Grenoble Chambéry Aix-les-Bains Anncy Genève 260 km <i>Région Rhône Alpes et Suisse</i>	Voie unique de Valence à Moirans, double -> Montmélian Chambéry, simple entre Anncy Genève Valence Grenoble en cours d'amélioration	Axe alpin Nord Sud, reliant des villes dynamiques et maillant le réseau Investissements confirmés au plan de relance sur Grenoble Montmélian
Lyon Valence Avignon Marseille 350 km <i>Rhône-Alpes et PACA</i>	Double voie électrifiée. Doublé pour le fret par la double voie rive droite Doublé par LGV	Axe structurant et maillant le réseau alpin.
(De Grenoble) Aix Marseille 37 km PACA, prolongement de ligne venant de Rhône-Alpes	Aix Marseille vient de faire l'objet d'importants travaux (doublement partiel, modernisation)	Desserte interurbaine importante, se situant sur un itinéraire direct soulageant le sillon rhodanien
(Paris) Lyon Valence Livron Aspres Gap 144 km de Livron <i>Rhône-Alpes</i>	Voie unique	Maillage du réseau. Accès au Briançonnais et à la Préfecture des Hautes-Alpes

Marseille Toulon Nice Vintimille (Italie) 260 km PACA, + Italie	Double voie électrifiée. Saturation par le trafic voyageurs Investissements Plan de Relance sur Marseille Aubagne Toulon et 3 ^{ème} voie Antibes Cagnes. Projet de LGV, tracé non arrêté	Seul axe ferroviaire desservant une zone très touristique, avec une population âgée importante. Liaison avec l'Italie
Marseille Nîmes Montpellier Sète Béziers Narbonne Perpignan, Port-Bou (Barcelone) 380 km <i>PACA et Languedoc-Roussillon + Espagne</i>	Double voie électrifiée Desserte locale à améliorer. Divers projets de doublage par LGV (Nîmes Montpellier + Perpignan Figueras)	Utilisations multiples d'où saturation Cette ligne est maillée avec de nombreuses liaisons venant du Nord.
Centre Sud		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
Paris Gien Nevers Moulins Clermont-Ferrand 420 km <i>Régions : IdF, Centre, Bourgogne, Auvergne</i>	Double voie électrifiée	Accès principal à l'Auvergne depuis la Région Parisienne. Maillage avec de nombreuses voies Est Ouest
Paris Orléans Vierzon Chateauroux Limoges Brive Cahors Toulouse , dite (POLT) Paris Limoges 400 km Limoges Toulouse 310 km <i>IdF Centre Limousin Midi-Pyrénées</i>	Double voie électrifiée. Relèvement de vitesse par suppression de PN	Principale voie desservant tout le versant Ouest du Massif central et reliant 3 capitales de région à Paris ainsi que plusieurs chefs-lieux de département. Maillage avec de nombreuses voies Est Ouest et avec la transversale sud à Toulouse et Montauban

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

<p><u>Clermont-Ferrand Arvant</u> 60 km <i>Auvergne</i></p>	<p>Double voie jusqu'à Arvant</p>	<p>Tronçon commun à 3 voies reliant le Massif Central et Clermont à Nîmes, Béziers, Toulouse. Réseau structurant pour le Massif Central</p>
<p><u>Tessonnières St- Sulpice</u> <u>Toulouse</u> 58 km <i>Midi-Pyrénées</i></p>	<p>Axe commun à plusieurs liaisons, en cours de doublement entre Toulouse et St Sulpice</p>	<p>Liaison du Midi Pyrénées vers trois directions : 1) Castres, 2) Albi Rodez, 3) vers Figeac Brive, vers Aurillac, et ensuite Clermont. Axe structurant pour le Massif Central</p>
<p><u>Bordeaux Périgueux, Limoges, Guéret, Montluçon, Gannat, Roanne, Lyon</u> 629 km <i>4 Régions</i> <i>Aquitaine, Limousin, Auvergne, Rhône-Alpes</i></p>	<p>Voie unique à l'Est de Périgueux Amélioration récente du matériel et temps de parcours sous initiatives interrégionales, mais pas de l'infrastructure. Régénération en cours sur Limoges Guéret au Plan de relance</p>	<p>Désenclavement et desserte de nombreuses villes Maillage avec nombreuses radiales. Des améliorations de l'infrastructure en plusieurs phases auraient un impact sur la fréquentation Nécessité de maintenir un ou deux TET Bordeaux-Lyon</p>
<p><u>(Bordeaux) Périgueux Brive</u> Tulle (Clermont-Ferrand) 110 km <i>2 Régions</i> <i>Aquitaine, Limousin, (Auvergne)</i></p>	<p>Voie unique à l'Est de Périgueux Exploitation tronçonnée</p>	<p>Désenclavement et desserte de nombreuses villes Maillage avec nombreuses radiales Il est nécessaire de maintenir un TET Bordeaux-Clermont Ferrand</p>

<i>Sud-ouest</i>		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
Tours Châtelleraut Poitiers Angoulême Bordeaux Dax Hendaye Tours Bordeaux 350 km + Bordeaux Hendaye 235 km <i>Centre Poitou-Charentes</i> <i>Aquitaine et Espagne</i>	Double Voie électrifiée. Trafic chargé, dont fret, pénalisant les liaisons TER entre Tours et Bordeaux. Augmentation de capacité envisagée au plan de relance sur Bordeaux Espagne. Importants investissements ferroviaires côté Espagnol et ensuite côté français (LGV)	Voie radiale importante, maillant le réseau, reliant des villes de bonne taille. Axe international, trains de nuit
(Espagne) Bayonne Pau Tarbes Toulouse 320 km <i>2 Régions surtout concernés : Aquitaine et Midi- Pyrénées, 3 avec Pays Basque espagnol, Méditerranée et vallée du Rhône</i>	Electrifié. Voie unique de Bayonne à Puyoo, double voie au delà	Liaison entre deux pôles urbains importants (toulousain et basque), avec la desserte d'un chapelet de villes en piémont pyrénéen Prolongation de desserte Intercités vers l'arc Méditerranée et la vallée du Rhône. Intérêt de se raccorder aux futures LGV françaises et espagnoles
(Bordeaux) Dax Puyoo (Pau Tarbes) 30 km <i>Région Aquitaine</i>	Double voie électrifiée	Liaison Nord et Bordeaux avec villes du piémont pyrénéen
Bordeaux Agen Marmande Toulouse Carcassonne Narbonne (Marseille) 410 km <i>3 Régions : Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon</i>	Double Voie électrifiée Doublement Bordeaux Toulouse envisagé par LGV	Maillage entre réseau atlantique et méditerranéen
Toulouse Foix Latour-de-Carol , (Barcelone) 160 km <i>Région Midi-Pyrénées et Espagne</i>	Simple voie électrifiée	Seule traversée ferroviaire des Pyrénées, avec problème de différence d'écartement des rails. Axe central du département de l'Ariège. Accès aux stations de tourisme et Andorre.

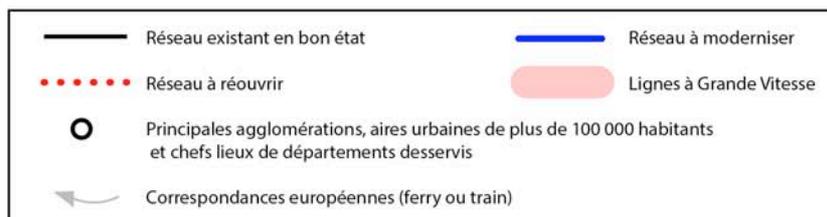
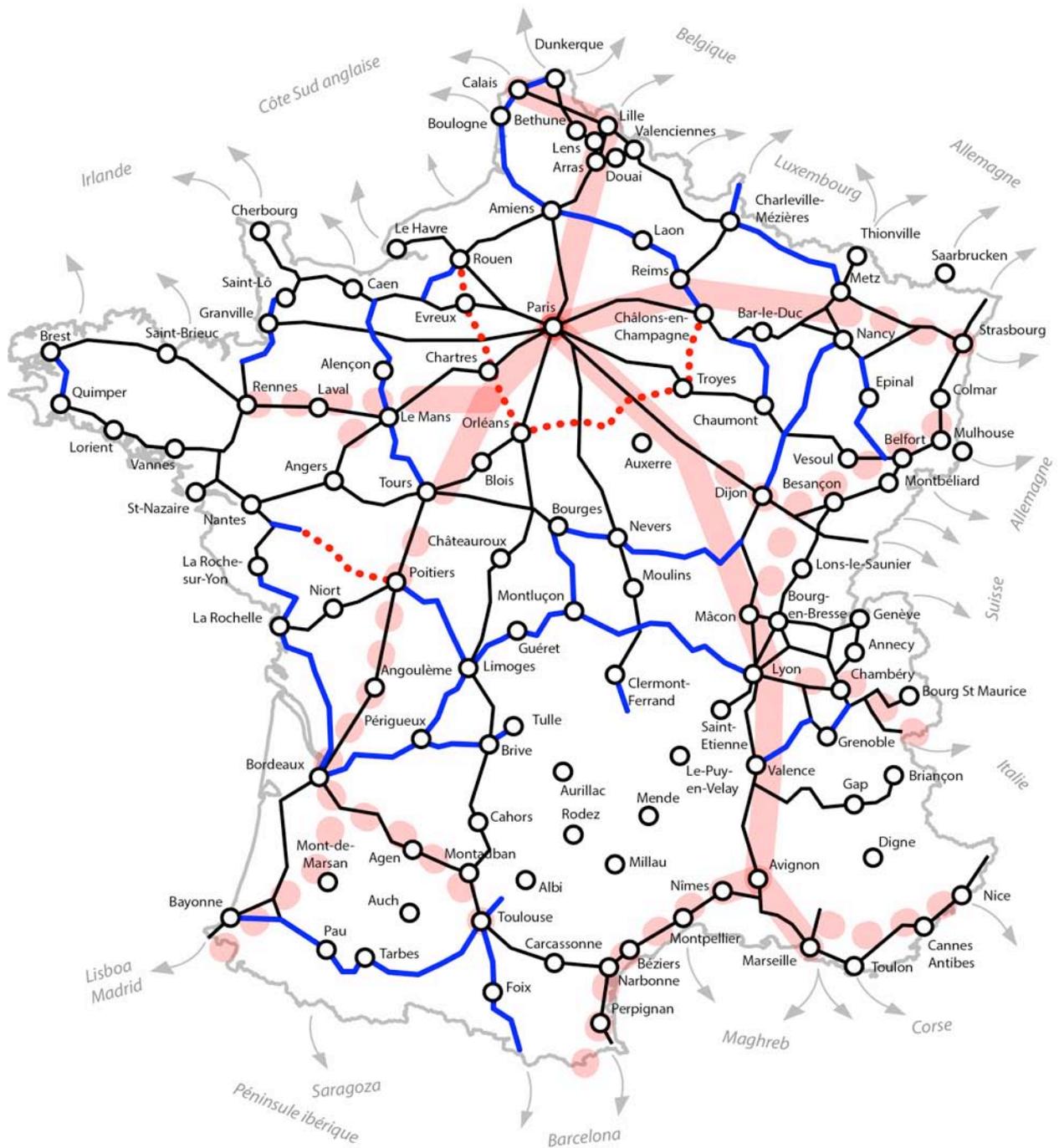
Ouest		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<p><u>Nantes Clisson la Roche-sur-Yon La Rochelle</u> <u>Saintes Bordeaux</u> 376 km 3 Régions <i>Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine</i></p>	<p>Double voie au tracé roulant, mais infrastructure en partie vieillie. Electrifié entre Nantes et la Roche-sur-Yon. Etude en cours pour remettre à niveau l'infrastructure, en priorité la Roche sur Yon la Rochelle</p>	<p>Littoral en développement et Villes dynamiques Accès de la Bretagne et du littoral atlantique aux LGV vers l'Espagne et Toulouse. Extension des dessertes Intercités possible vers les Pyrénées, la Bretagne Sud, etc... Maillage avec nombreuses voies perpendiculaires. Passage de Nantes Toulouse, Quimper et Rennes Bordeaux.</p>
<p>(Paris Tours) <u>Poitiers Niort</u> <u>La Rochelle</u> 150 km <i>Région Poitou-Charentes</i></p>	<p>Double voie électrifiée avec un court tronçon à une voie. A déjà fait l'objet de travaux récents de relèvement de vitesse</p>	<p>Axe central reliant le Poitou-Charentes à l'extérieur et mettant en relation 3 des 4 chefs lieux de département de la Région</p>
<p>(Nantes) <u>Clisson Cholet</u> <u>Bressuire Parthenay</u> <u>Poitiers Montmorillon</u> <u>Limoges</u> 342 km 3 Régions <i>Pays de la Loire, Poitou-Charentes Limousin</i></p>	<p>Voie unique non électrifiée entre Clisson et Cholet, déposée entre Cholet et Parthenay, utilisée partiellement par du fret entre Parthenay et Poitiers Poitiers Limoges fait l'objet de travaux pour réduire le temps de trajet (confirmé au plan de relance) et d'un projet de LGV. Les dessertes fer Nantes Cholet et Poitiers Limoges doivent être renforcées</p>	<p>Liaison entre trois capitales de Région entre la côte Atlantique et le Massif Central, recoupant plusieurs radiales importantes. Trafic fret potentiel bois, matériaux de carrière, céréales</p>
<p><u>Paris Chartres Le Mans</u> <u>Sablé Angers Ancenis</u> <u>Nantes St-Nazaire</u> 211 km jusqu'au Mans +185 km pour Nantes et 64 km jusqu'à St-Nazaire, soit 460km 4 régions : IdF, Centre, Basse-Normandie, Pays de la Loire</p>	<p>Double voie électrifiée, de bonne qualité, doublée jusqu'au Mans par LGV avec LGV en construction entre Le Mans et Sablé. Des études sont menées entre Angers et Nantes pour augmenter la capacité de la double voie existante, qui ne peut assurer d'une manière satisfaisante les besoins TER</p>	<p>Cette ligne joue des rôles multiples : desserte périurbaine, mise en relation de villes importantes et maillage avec d'autres voies au tracé périphérique par rapport à Paris. Desserte de la côte atlantique en forte croissance, directement (le Croisic) ou par correspondance (Pornic, St-Gilles-Croix-de-Vie, les Sables-d'Olonne) Utilisation pour le fret significative, sur Angers Nantes</p>

<p>(Paris Chartres Le Mans) Laval Rennes St-Brieuc Morlaix Brest 374 km Paris Rennes (dont 163 km Rennes Le Mans) + 248 km ensuite <i>5 régions : IdF, Centre, Basse Normandie, Pays de la Loire, Bretagne</i></p>	<p>Double voie électrifiée, de bonne qualité, doublée jusqu'au Mans par LGV : LGV en construction entre le Mans et Rennes, gains de vitesse recherchés sur ligne classique entre Rennes et Brest (confirmé au plan de relance)</p>	<p>Cette ligne joue des rôles multiples : desserte périurbaine, mise en relation de villes importantes et maillage avec d'autres voies au tracé périphérique par rapport à Paris. Utilisation pour le fret significative.</p>
<p>(Paris Chartres Le Mans Laval Rennes) Vannes, Lorient, Quimper 374 km jusqu'à Rennes + 250 km ensuite <i>5 régions : IdF, Centre, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Bretagne</i></p>	<p>Double voie électrifiée, de bonne qualité, doublée jusqu'au Mans par LGV : LGV en construction entre Le Mans et Rennes, et des gains de vitesse sur ligne classique entre Rennes et Quimper (confirmé au plan de relance)</p>	<p>Cette ligne joue des rôles multiples : desserte périurbaine, mise en relation de villes importantes et maillage avec d'autres voies au tracé périphérique par rapport à Paris. Desserte de la côte Sud bretonne, active et en développement Utilisation pour le fret significative.</p>
<p>Brest Quimper (Lorient Vannes Nantes) 102 km entre Brest et Quimper <i>Bretagne, + intérêt côte atlantique</i></p>	<p>Vannes Lorient Quimper est parcouru par des TGV par des Intercités (dont un vers Bordeaux) et par des TER. Et doit être modernisé pour réduire le temps d'accès à Paris. Mais Quimper Brest, à voie unique n'est pas électrifié.</p>	<p>Brest Quimper permet de relier les axes côtes Nord et Sud Bretagne, et de développer des liaisons de Brest, 2^{ème} aire urbaine bretonne (près de 300 000 habitants) avec le littoral Bretagne Sud et Atlantique, en forte densification. Un projet d'électrification est porté par des élus, mais est probablement mis de côté du fait des engagements régionaux pour la LGV Le Mans Rennes. La desserte TER (6AR/jour) va être doublée, plus création de Nantes – Brest en matériel bi-mode.</p>
<p>Paris Mantes-la-Jolie Evreux Lisieux Caen Carentan Cherbourg 371 km <i>3 Régions : IdF, Haute et Basse-Normandie</i></p>	<p>Double voie électrifiée, modernisée, mais saturation en banlieue parisienne : ligne supplémentaire décidée entre Nanterre et Mantes-la-Jolie. Rectification de tracé entre Bernay Evreux Mantes (gain 20 mn)</p>	<p>Artère centrale de la Basse-Normandie et accès à Caen et Cherbourg (ferry pour l'Angleterre et l'Irlande). Maillage avec autres lignes. Desserte d'une zone touristique importante</p>

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

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

PREMIER GROUPE D'AXES INTERCITÉS



1.3 DESSERTES INTERVILLES ASSUREES PAR DES TET, DES TER REGIONAUX ET INTERREGIONAUX

Un second groupe de lignes relevant du service public et de l'aménagement du territoire, permettant en particulier de répondre aux troisième et quatrième objectifs (1.1.3). Il assure la desserte de chefs-lieux de département et de centres de service, en particulier dans les zones de moindre densité de population. Ce réseau de complément assure une répartition régulière des dessertes sur le territoire et doit permettre de ne pas avoir de point desservi à plus de 40 ou 50 km d'une gare.

Relevant du service public parce que difficilement rentables, les lignes appartenant à ce réseau sont limitées à celles d'intérêt national, conformément au domaine d'étude fixé pour ce document. On y compte ainsi Paris – Argentan – Granville ou Limoges – Clermont-Ferrand – Saint-Etienne. Se différenciant essentiellement du premier groupe par ses modalités de financement, il ne doit donc surtout pas être compris comme un « réseau secondaire ».

Tableau Réseau complémentaire

Légende :

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

Sud-est		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<p><u>(Genève ou Lyon)</u> Annemasse Thonon Evian (Suisse) 39 km <i>Rhône-Alpes et Suisse</i></p>	<p>Voie unique, trafic limité à Evian Sans trafic au-delà</p>	<p>Accès du sillon rhodanien à la haute vallée du Rhône et à la Suisse Fret</p>
<p>Grenoble Aspres Veynes Château- Arnoux St-Auban Aix (vers Marseille) 280 km <i>2 Régions Rhône-Alpes et PACA</i></p>	<p>Voie unique.</p>	<p>Itinéraire direct évitant pour certains le sillon rhodanien et permettant le désenclavement du massif alpin. Maillage avec l'axe desservant le Briançonnais. Potentiel touristique et autres Investissements annoncés au plan de relance</p>
<p>Digne St Auban Pertuis Cavaillon (Avignon Centre et Avignon TGV)</p>	<p>Voie unique à réactiver entre Digne et Saint-Auban (22km) et Pertuis et Cavaillon (44km)</p>	<p>Permettre à Digne (préfecture) d'être reliée à Marseille et au réseau TGV par Avignon.</p>

<u>Nice Digne Château-Arnoux St-Auban</u> 173 km <i>Région PACA</i>	Voie unique étroite voie normale Digne St Auban (22 km à remettre en service)	Accès vers le Nord (Grenoble, Savoie) à partir de la Côte d'Azur
<u>Nice Breil Tende (Cuneo Turin)</u> 44 km <i>Région PACA et Italie</i>	Voie unique	Liaison à la fois régionale et internationale reliant deux grandes villes (Nice et Turin)
<u>Ajaccio Bastia</u> 158 km <i>Corse</i>	Voie unique étroite	Liaison entre les deux chefs-lieux de département et principales villes de Corse
Centre Sud		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<u>Tours Loches Chatillon La Châtre Châteauroux (Limoges)</u> 120 km <i>Centre</i>	Desserte fer jusqu'à Loches. Voie unique, partiellement utilisée	Liaison transversale entre deux radiales importantes, entre deux villes chefs-lieux de département, permettant une liaison rapide entre vallée de la Loire et Limousin Berry, dans une zone peu équipée en ligne
<u>Poitiers Châteauroux</u> 110 km ? <i>2 Régions : Poitou-Charentes et Centre</i>	Voie unique utilisée par le fret jusqu'au silo de Jardres	Liaison entre une capitale régionale et un département voisin, entre deux radiales, qui permettrait des liaisons entre Berry et Aunis. Potentiel d'évacuation des céréales vers ports atlantiques.
<u>(Paris Orléans Vierzon) Montluçon Eygurande (Ussel Tulle Brive)</u> 112 km <i>ligne à cheval sur 2 Régions : Auvergne Limousin</i>	Voie unique dont l'exploitation a été arrêtée au sud de Montluçon en déc 2007 pour les TET et avril 2008 pour les TER, du fait du manque d'entretien	Cet axe, à cheval sur plusieurs régions permettait des dessertes rapides depuis Paris et raccorde une partie de l'Allier, de la Corrèze et de la Creuse à des grands axes au Nord. Au Sud Eygurande est sur l'axe Brive Clermont
<u>(Clermont) Nevers Clamecy Auxerre Laroche Migennes St-Florentin Troyes</u> 210 km ? <i>Bourgogne, Champagne-Ardennes</i>	Non exploité entre Nevers et Clamecy et entre St-Florentin et Troyes Voie unique	Transversale Auvergne Bourgogne Champagne reliant aussi 3 chefs-lieux de département

<p>(Clermont) Moulins Paray- le-Monial Montchanin (Dijon) 198 km <i>Auvergne Bourgogne</i></p>	<p>Clermont Dijon à l'étude par les Régions. Presque tout à 2 voies. La moitié du linéaire (entre Dijon et Chagny, entre Moulins et Clermont) a déjà de bonnes caractéristiques.</p>	<p>Axe permettant la liaison entre les capitales des régions Auvergne et Bourgogne et maillant le réseau en plusieurs points de correspondance</p>
<p>Clermont Pont-de-Dore Thiers Montbrison St-Etienne (Lyon) 145 km <i>2 Régions : Auvergne, Rhône-Alpes</i></p>	<p>Voie unique. Auvergne finance amélioration vers Thiers. Rhône-Alpes s'intéresse au périurbain St-Etienne. Régénération Clermont le Puy annoncée au plan de relance.</p>	<p>Liaison entre 2 grandes villes (et services pouvant être prolongés à Lyon)</p>
<p>(Clermont) Arvant, St-Georges-d'Aurac Langogne la Bastide Alès Nîmes (Marseille) 243 km <i>2 Régions : Auvergne, Languedoc- Roussillon</i></p>	<p>Voie unique. 13 M € pour remise en état prioritaire financée par Plan Rail Auvergne entre St Georges et limite Région Languedoc. Modernisation Alès Langogne confirmée au Plan de Relance (Langeac Langogne). Amélioration du tronçon Alès Nîmes en cours</p>	<p>Liaison Massif Central avec Languedoc Roussillon, Basse vallée du Rhône, mais surtout cabotage entre villes, dessertes périurbaines, accès aux trains rapides</p> <p>Réseau structurant pour le Massif Central</p>
<p>(Clermont) Arvant Neussargues Séverac Millau Béziers 330 km <i>3 Régions, Auvergne, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon</i></p>	<p>Voie unique électrifiée au sud d'Arvant. Ralentissements par manque de maintenance Installations électriques en bon état</p>	<p>Liaison Massif Central avec Midi Pyrénées, Roussillon, péninsule ibérique. mais surtout cabotage entre villes et dessertes périurbaines aux 2 extrémités, accès aux trains rapides</p> <p>Axe structurant pour le Massif Central</p>
<p>(Clermont Arvant) Neussargues Aurillac Figeac Capdenac Villefranche-de-Rouergue Tessonnières St- Sulpice Toulouse 281 km <i>2 Régions : Auvergne, Midi-Pyrénées,</i></p>	<p>Voie unique au sud d'Arvant . Régénéré entre Massiac et le Lioran (46 km) Régénération confirmée sur Clermont Aurillac Figeac au Plan de relance. Axe prioritaire pour les deux régions ?</p>	<p>Liaison Massif Central avec Midi Pyrénées, mais surtout cabotage entre villes et dessertes périurbaines, accès aux trains rapides</p> <p>Axe structurant pour le Massif Central</p>

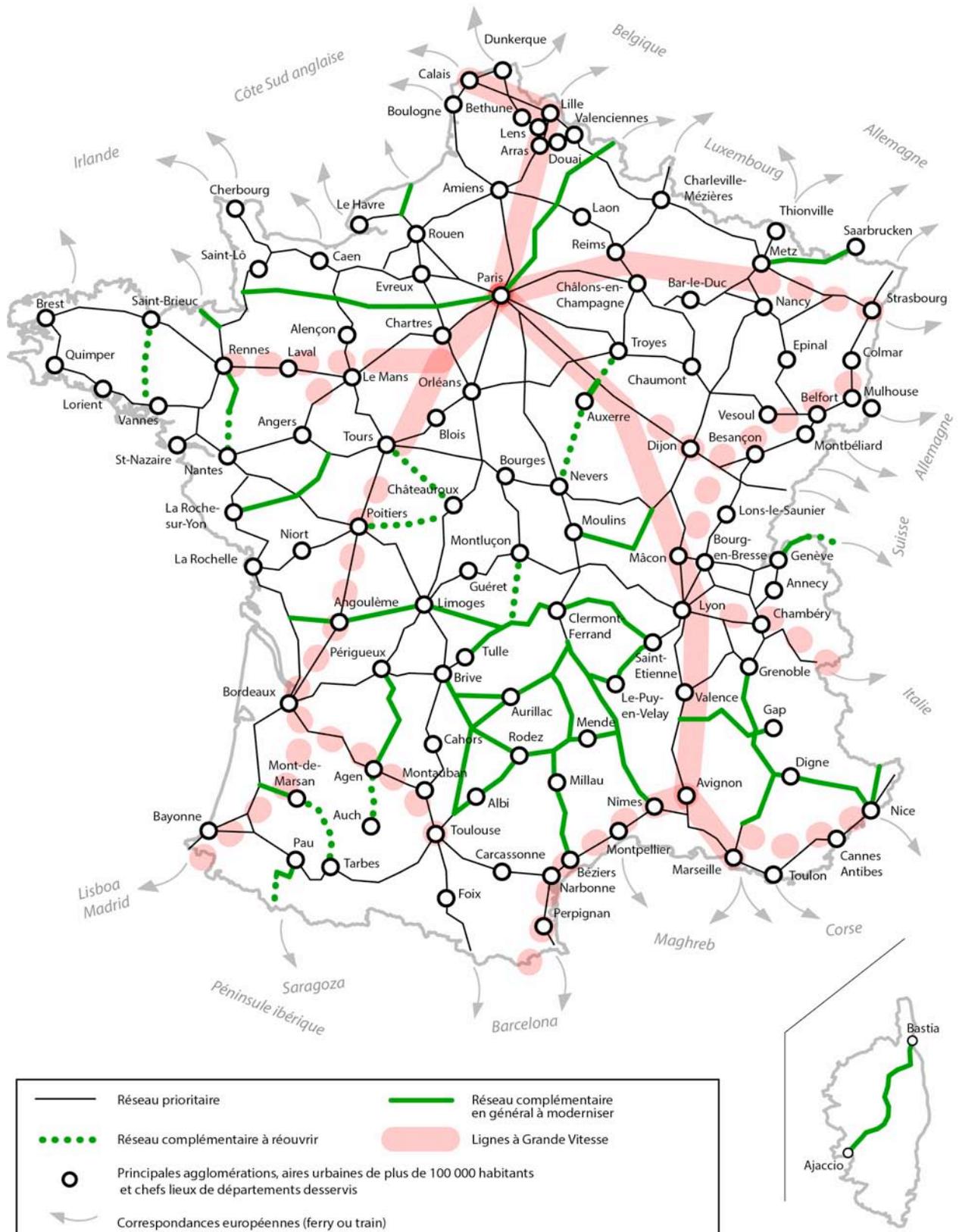
<p><u>(Bordeaux Périgueux Brive) Tulle Meymac Ussel, Eygurande Laqueille Volvic Clermont</u> 171 km</p> <p>2 Régions <i>Limousin, Auvergne</i></p>	<p>Exploitation tronçonnée Travaux terminés entre Volvic et Laqueille. Plan Rail Auvergne débloque 8 M € pour Laqueille limite Limousin Région Limousin finance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

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

Ouest		
<i>Axe</i>	<i>Etat et orientations actuelles</i>	<i>Justification et Intérêt</i>
<p>(Rennes) Dol St-Malo 25 km <i>Région Bretagne</i></p>	<p>Double voie électrifiée pour le TGV. Accès aux anglo-normandes</p>	<p>Accès aux anglo normandes. Permettrait de développer des liaisons entre côtes (St-Nazaire St-Malo-Nantes-Bordeaux)</p>
<p>(Tours) Saumur Thouars Bressuire la Roche-sur-Yon (les Sables-d'Olonne) 154 km entre Saumur la Roche <i>3 régions : Centre Poitou-Charentes Pays de la Loire</i></p>	<p>Voie unique sauf Tours Saumur. Saumur Thouars, électrifié, utilisé par transport lourd carrière Saumur Thouars Bressuire utilisé par quelques TER Bressuire la Roche inutilisé par voyageurs depuis début 2009. La Roche les Sables électrifié La Vendée intéressée par une plateforme multi-modale à Pouzauges</p>	<p>Axe permettant une liaison entre vallée de la Loire et la côte de Vendée</p>
<p>Nantes Châteaubriant Rennes (Normandie et Bretagne Nord) 125 km <i>Pays de la Loire et Bretagne</i></p>	<p>Voie unique. Desserte TER au Nord. Réouverture engagée au Sud pour les voyageurs avec un tram train électrique, ce qui imposera un changement de train à Châteaubriant</p>	<p>Axe beaucoup plus court que le Nantes Rennes actuel . Peut permettre après rééquipement d'assurer un Nantes Rennes rapide</p>
<p>St-Brieuc Auray (Vannes) 123 km <i>Bretagne</i></p>	<p>Tronçon central fermé et desserte fret au Nord et au Sud. Voie unique Desserte fret importante au Sud Etudes préalables faites pour une réouverture et volonté de la Région de préserver l'emprise .</p>	<p>Liaison entre deux chefs-lieux de département, entre deux côtes en développement.</p>

<p><u>Paris Dreux Argentan</u> <u>Flers Vire Granville</u> 328 km 4 Régions : IdF, Centre, Haute et Basse Normandie</p>	<p>Double voie jusqu'à Argentan, puis voie unique Argentan Granville Desserte de banlieue électrifiée jusqu'à Dreux</p>	<p>Unique liaison vers Paris pour plusieurs villes. Accès de Paris à un littoral qui s'est urbanisé. La liaison permet un maillage du réseau</p>
<p><u>(Paris) Rouen Dieppe</u> <u>(Angleterre)</u> 60 km Haute-Normandie et Royaume-Uni</p>	<p>Voie unique</p>	<p>D'intérêt national du fait de la liaison ferry Dieppe-Angleterre, s'insérant dans une liaison Région parisienne ou Orléanais vers l'Angleterre</p>

DEUXIÈME GROUPE D'AXES INTERCITÉS



En conclusion, les TET ont pour mission de desservir :

- les grandes villes, hors périmètre TGV, à vitesse plus élevée, donc avec un nombre d'arrêts réduit,
- les villes moyennes sur l'ensemble du territoire, y compris sur les lignes parallèles aux LGV, entre elles, et pas seulement avec Paris pour les radiales ; leur statut de TET est contesté et ils pourraient devenir des TER interrégionaux avec les régions pour AOT.

La FNAUT souligne le défaut de ce changement de statut qui risquerait de faire perdre l'intérêt national de nombreuses lignes : exemple Caen – le Mans – Tours dont l'intérêt est de faire accéder la Normandie au Sud-Ouest par des correspondances à Tours au lieu d'imposer des passages par Paris.

Cela implique qu'il faut prévoir 2 catégories de dessertes : les « rapides » et les « caboteurs ». Le principe de sillons rapides et caboteurs est validé pour les TGV. Exemple : les « bolidés » Paris – Bordeaux et les caboteurs desservant Tours, Poitiers et Angoulême.

La notion de cabotage, complémentaire du trafic à longue distance, est essentielle pour améliorer le coefficient de remplissage des TET. Les principales caractéristiques des TET sont les suivantes :

- les TET sont les rapides et express d'avant les TGV sauf les rapides remplacés par des TGV ;
- les dessertes TET doivent être centrées sur les villes moyennes ;
- au moins à moyenne et longue distance, il faut un confort « grandes lignes » ;
- la notion de ville moyenne est à définir et dépend des axes (même sur les grands axes, une ville de 20 000 habitants doit être considérée comme une ville moyenne) ; sur des relations moins importantes, des villes comme Trouville (4500 habitants) ou Deauville (4000 habitants) ou Souillac (3900 habitants), méritent d'être classées gares TET.
- dans certains tronçons à trafic limité, on peut fusionner les services TET et TER : ex. Limoges – Toulouse : desserte de Souillac (3900 habitants), Gourdon 4600 habitants)... ;
- la réservation « incitative » doit être généralisée (pas de réservation obligatoire ni de train sans réservation possible) ;
- les TET sont du ressort de l'Etat AOT ; sauf exceptions les régions n'ont pas à être AOT pour les TET dont le niveau de dessertes doit être moins fin que celui des TER interrégionaux ;
- certaines lignes, devenues interrégionales sont en réalité d'intérêt national (ex. Bayonne – Toulouse qui devrait relever de relations à grande distance Bayonne – Nice / Lyon) ;
- le réseau Intercités doit être rapproché de celui des autoroutes (qui sont d'intérêt national).

☛ **Les TET sont les rapides et express d'avant les TGV sauf les rapides remplacés par des TGV ; les dessertes TET doivent incorporer les villes moyennes et les desservir en cabotage.**

1.4 PRESENTATION DE QUELQUES LIAISONS FERROVIAIRES

1.4 1 PROPOSITIONS SUR L'OFFRE FERROVIAIRE DE QUELQUES LIGNES

Les analyses sont faites à partir des dessertes en jour ouvrable de base (JOB), c'est-à-dire du mardi au jeudi, pour apprécier les fréquences minimales attendues sur les différentes lignes. Cette notion correspond au niveau minimum de service estimé nécessaire pour assurer « l'équilibre du territoire » et l'attractivité de l'offre et, en conséquence, permettre d'amorcer des reprises de trafic.

L'importance des pointes de week-end « ordinaires », à assurer par des renforcements de capacités ou quelques fréquences supplémentaires, qui est déterminée par l'expérience, ligne par ligne, saison par saison, n'a pas fait l'objet d'études particulières, faute de données d'une part, mais aussi parce que les circulations concernées n'ont pas de problème de taux d'occupation insuffisants...

Ces pointes ordinaires doivent être assurées dans les conditions habituelles de vitesse et de confort, donc avec le même matériel que celui utilisé en JOB.

Les hyper-pointes des jours de grands départs doivent être assurées, comme à l'étranger, par du matériel de réserve de la génération précédente, ce qui implique le maintien en l'état d'un minimum de rames Corail.

Pour chaque ligne, à partir d'une description synthétique de la grille horaire actuelle, l'étude porte sur les points faibles constatés, puis sur les propositions d'améliorations nécessaires, le cas échéant, sous forme de variantes.

Les améliorations proposées visent, outre la réalisation d'un bon équilibre du territoire en valorisant le maillage du réseau, à améliorer la fréquentation des lignes et des trains dans leurs sections les moins chargées.

La comparaison des analyses de différentes origines – destinations permettra ensuite de dégager quelques principes généraux de construction des horaires de service pour les TET.

Certaines OD ont fait l'objet d'études de grilles horaires précises. Leur objet n'est pas de formuler une demande exacte sur les horaires « à la minute », mais de vérifier la faisabilité technique de construction des sillons pour conforter les demandes d'améliorations proposées.

Les lignes faisant l'objet de propositions sont les suivantes : Paris – Cherbourg, Paris Toulouse, Paris Clermont-Ferrand, Paris-Belfort-Mulhouse, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Nice. Chaque ligne fait l'objet d'un état des lieux (« principes actuels des missions ») et de propositions d'adaptations.

Paris – Cherbourg / Trouville-Deauville

Principes actuels des missions

	TET caboteur	TER	TET caboteur	TET rapide/ caboteur	TET caboteur	TER
Paris-St-Lazare	●		●	●	●	
Mantes			○(1)		●	
Evreux	●		●		●	
Bernay	●		●		●	
Lisieux	●	●←	←●		●	
Pont-l'Evêque	●	●				
Trouville-Deauville	●	●				
Caen			●→	→●(3)		→●(2)
Bayeux				○(5)	●	●
Lison				○(5)	●	●
Carentan				●	●	●
Valognes				●	●	●
Cherbourg				●	●	●
Nb d'AR/job	3	5	7	6	1	8
Temps de parcours	2 h 00		2 h 10	3 h 00		
Paris - Caen			-	1 h 50		
Caen - Cherbourg			-	1 h 10		1 h 10

● Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

La grille des missions répond au principe de « dessertes par zones » : les caboteurs Paris – Caen sont en correspondance immédiate à Caen avec des TET Paris – rapides Caen – caboteurs Cherbourg ou des TER Caen – Cherbourg.

Ce schéma présente 3 avantages :

- les dessertes province – province sont faciles, rapides et valorisent l'équilibre du territoire,
- ce trafic améliore le coefficient de remplissage des TET à longue distance en fin de parcours,

- à Caen, le rapide arrive à voie libre du caboteur : un retard modéré de celui-ci entraîne un retard modéré de celui-là et conduit à assurer une certaine forme de garantie de correspondance.

Les dessertes de Paris sont de bonne qualité :

- suffisamment rapides,
- les fréquences élevées pallient l'absence de grande vitesse si le confort à bord permet de valoriser le temps du voyage et les méthodes de commercialisation très souples pour improviser les changements d'horaires de déplacement sans formalité.

Propositions d'adaptations

La grille actuelle répond aux principes attendus par les usagers. Les modifications souhaitées, en JOB, sont mineures et consistent essentiellement en une fréquence supplémentaire de caboteur Paris – Caen.

Quelques adaptations en pointe de week-end sont proposées en annexe.

	TET caboteur	TER	TET caboteur	TET rap/ caboteur	TET caboteur	TER
Paris-St-Lazare	●		●	●	●	
Mantes			○(1)			
Evreux	●		●		●	
Bernay	●		●			
Lisieux	●	●←	←●		●	
Pont-l'Evêque	●	●				
Trouville-Deauville	●	●				
Caen			●→	●→(3)		●→(3)
Bayeux				○(5)	●	●
Lison				○(5)	●	●
Carentan				●	●	●
Valognes				●	●	●
Cherbourg				●	●	●
Nb d'AR/job	3	5	8	6	1	8
Temps de parcours	2 h 00		2 h 10	3 h 00		
Paris - Caen			-	1 h 50		
Caen - Cherbourg			-	1 h 10		1 h 10

● Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

Comparaison multimodale

Ligne Paris-Cherbourg

Temps de parcours des différents modes de transports

Train : 3h03 pour les plus rapides à 3h26 pour les autres. Temps de trajet le plus fréquent : 3h09

Voiture : 4h02

Paris-Cherbourg							
	Avion	Train			Voiture (1 pers)	Voiture (2 pers.)	Covoiturage
		TGV	IC	TER			
A l'avance (3 mois)			49,20 euros (Loisir Normal 2nde classe) ,31 euros (2nde Loisir réduit)		63,74 euros	31,87 euros	inexistant
Dernier moment (veille)			49,20 euros (Loisir Normal 2nde classe)		63,74 euros	31,87 euros	24 euros

Sur cette relation on s'aperçoit que le train est compétitif face à la voiture. En effet 3 mois à l'avance celui-ci reste en dessous du prix de celle-ci, le prix en Loisir réduit est même équivalent à un prix en voiture pour 2 personnes. Au dernier moment le train reste compétitif face à la voiture pour une personne. Par contre celui-ci n'est plus compétitif face à la voiture avec 2 personnes et avec le covoiturage.

Il faut relativiser en tenant compte que sur cette relation le train est largement plus rapide que la voiture et que donc, en gain de temps, il est gagnant sur tous les tableaux. Le prix du covoiturage, certes plus lent que le train, est très bas et offre une alternative bon marché face au train qui reste relativement cher (hormis face à une voiture où le prix reste concurrentiel).

Paris – Orléans – Limoges – Toulouse

Principe actuel des missions diurnes : cf. tableau ci-dessous

Arrêts POLT (Nb/JOB)	TET Lim.	TET Cahors	TET Toul.	Correspon dance avec POLT	TER Centre & Limousi n	TER Limousi n	TER Midi- Pyrénées	Gares intermé- diaires
Paris Austerlitz (10)	●	●	●					
Orléans Centre					○			0
Les Aubrais-Orl. (3)			●					RER C +9
Vierzon (5)	○	○			●			5
Issoudun (2)	○	○			○			7
Châteauroux (9)	●	●	○		○			5
Argenton (2)		○			○			3
La Souterraine (5)	●	○			○			2
↓ à 0h35 de bus Guéret * ↑ à 1h10 de TER				↓ 4 Bus ↑ 2 TER				6 (-3)
Limoges (10)	●	●	●		○	●		2
↓ à 1h10 Périgueux **				↓ 6 TER				9
Uzerche (4)			○			●		6
↓ à 0h45 de bus Tulle * ↑ à 0h30 de TER				↓ 4 Bus ↑ 3 TER				4
Brive (8)		●	●			●	○	2
↓ à 1h45 Aurillac **				↓ 5 TER				9
↓ à 2h30 de Brive Rodez **				↓ 4 TER				31 (-3)
Souillac (3)		○	○			○	○	1
Gourdon (3)		○	○			○	○	0
Cahors (4)		○	●			○	○	1
Caussade (2)			○			○	○	2
Montauban (3)			●			○	●	3
Albi *** ↑ à 1h10				↑ 2 TER (sur 17)				10
Toulouse (3)			●			○	●	5
Nombre AR/JOB	2	Brive 4 Cahors 1	3		25	Brive 7 Tlse 1	Brive 4 Cahors 2 Montaub. 2	

● Arrêt

○ Arrêt optionnel

→ Correspondance immédiate

- * liaison fer avec le POLT seulement côté sud. Liaison routière efficace par le Nord
- ** liaison fer avec le POLT côté Nord. Possible aussi côté Sud (exemple Périgueux-Brive)
- *** liaison fer avec le POLT efficace seulement par Toulouse

On dénombre 10 trains quotidiens au départ de Paris : 2 sont terminus à Limoges, 4 à Brive, 1 à Cahors et 3 à Toulouse. S'y ajoutent deux trains TET de nuit qui desservent des antennes, Rodez et Albi, et au-delà de Toulouse : Luchon et Port-Bou. Il n'y a que 4 allers-retours entre Limoges et Toulouse dont un TER

Les dessertes sont donc centrées uniquement sur Paris alors que Toulouse est devenue récemment la quatrième aire urbaine de France et constitue une étoile ferroviaire importante vers la vallée de la Garonne, le Piémont pyrénéen, la vallée de l'Ariège, l'Arc méditerranéen et l'Espagne.

Les relations entre Orléans-centre et le sud ont été fortement dégradées avec la suppression des navettes avec les Aubrais : allongement des temps de parcours et des correspondances, devenues aléatoires, et rupture de l'unité de commercialisation.

Entre Paris et Limoges, la politique d'arrêts est relativement hétérogène. Si les relations rapides pour Montauban et Toulouse sont assurées par TGV via Bordeaux, il n'en est pas de même pour Cahors et Brive dont les relations avec Paris doivent être accélérées.

Cinq préfectures (Guéret, Périgueux, Aurillac, Rodez et Albi) et deux villes de plus de 20 000 habitants (Tulle et Figeac) sont indirectement reliées au POLT. Seule la relation Paris – Albi rapide peut être assurée par Toulouse.

Les relations avec Périgueux, Aurillac et Rodez ont été récemment dégradées en remplaçant des trains directs de confort grandes lignes par des correspondances plus ou moins bien organisées, jamais garanties en cas de retard et au mode de commercialisation très insatisfaisant: trains à réservation obligatoire puis à réservation impossible, ce qui est contraire aux attentes des voyageurs.

Les relations de ces villes vers le sud sont difficiles à cause de la configuration du réseau. Mais les correspondances pour Périgueux devraient être améliorées à Brive : aujourd'hui, les relations Périgueux – Toulouse sont proposées par Bordeaux, Limoges ou Agen.

Les TER Centre-Limousin, Limousin et Midi-Pyrénées sont assez fréquents mais les correspondances avec les TET sont de qualité très variable.

Propositions d'adaptations pour les relations diurnes

Nombre d'arrêts POLT depuis Paris / JOB	3 TET Toulo use Rapid e	1 TET Cahor s Rapid e	1 TET Périgu eu Rapid e	1 TET Aurill ac Rapide	1 TET Rodez Rapid e	3 TET Brive Cabot eu	4 TE T ou TE R	Corres ponda nce avec POLT	TER Centr e & Li- mous in	TE R Li mo usi n	TER Midi - Pyré n
Paris Austerlitz (10)	●	●	●	●	●	●					
Juvisy	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)					
Orléans centre (**)	Navette ↓								○		
Les Aubrais-Orl. (3)	●										
Vierzon (10)	●	●	●	●	●	●			●		
Issoudun (3)						●			○		
Châteauroux (7)		●	●	●	●	●			○		
Argenton (3)						●			○		
La Souterraine (3)						●			○		
↓ à 0h35 de bus Guéret * ↑ à 1h10 de TER								↓ 5Bus ↑ 3TER			
Limoges (10) (***)	●←	●	●	●	●	←●	●		←○	●	
↓ à 1h 25 de bus Tulle * Brive↑ à 0h30 de TER								↓ 6Bus ↑ 5TER			
Périgueux (1) ↓TER			●					Limog es↓ 6 TER			
Uzerche (3)						●	●			●	
Brive(9) (***) ↓TER	→●	●		●	●	←●	●			●	○
St Denis Près Martel (4+5)				●	●			Brive ↓ 5 TER			
Aurillac (1)				●				Brive ↓ 5 TER			
Figeac (1+4)					●						

Rodez (1) (****)					●			Brive ↓ 4 TER			
Souillac (3)	○	○					●			○	○
Gourdon (3)	○	○					●			○	○
Cahors (4)	●	●					●			○	○
Caussade (3)	●						●			○	○
Montauban (3)	●						●			○	●
Rodez ↓ à 1h20 de TER Albi ** ↑ à 1h10								↑ 4TER			
Toulouse (3)	●						●			○	●
Prolong. de parcours directs ou correspond.	Hendaye Cerbère Marseille Nice										

● Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

* liaison fer avec le POLT seulement côté Sud. Liaison routière efficace par le Nord

** liaison fer avec le POLT côté Nord. Possible aussi côté Sud (exemple Périgueux-Brive)

*** liaison fer avec le POLT efficace seulement par Toulouse

(*) Option : Juvisy peut constituer une « gare parisienne bis » car elle est bien reliée au RER.

(**) Navettes en correspondance pour les 3 TET Paris - Toulouse

(***) Correspondance à Limoges ou Brive des 3 caboteurs pour les 3 TET Paris - Toulouse

(****) Possibilité d'établir une relation Centre/Limousin – Millau (cf. détail en annexe)

Les adaptations de services ont été établies dans une double perspective :

- la mise en service de la LGV Tours – Bordeaux qui accélèrera les relations avec Paris de Toulouse et Montauban, peut être de Cahors, mais pour la clientèle professionnelle seulement compte tenu du surcoût du voyage ;
- le développement économique du bassin toulousain.

Dans ces conditions, les adaptations de l'offre proposées visent plusieurs objectifs :

- maintenir un minimum de relations Paris – Toulouse par le POLT, « ligne historique » parallèle à la LGV Paris – Bordeaux, car la vocation des TET est l'équilibre du territoire ;
- accélérer sensiblement les relations Paris – Limoges / Brive / Cahors par une adaptation de la politique d'arrêts et application du principe de la desserte par zone ; l'atteinte de cet objectif passe ici aussi par des TET rapides et caboteurs ;
- simultanément, améliorer le positionnement de la desserte de certaines « villes moyennes » entre Intercités et TER interrégionaux, le principe étant de conserver un minimum de dessertes directes avec Paris et Toulouse, les fréquences complémentaires étant assurées par correspondances ;

- rétablir une qualité de service minimale au confort grandes lignes de la desserte depuis Paris de Périgueux, Aurillac et Rodez ;
- créer des relations de qualité centrées sur Toulouse depuis le Centre (Orléans et Vierzon) tout en respectant le principe de dessertes par zones : trains rapides entre Orléans et Brive, caboteur entre Brive et Toulouse ;
- valoriser le maillage du réseau pour créer et accélérer les relations « croisées » nord – sud et est – ouest avec création de nœuds de correspondance à Vierzon, Limoges, Brive et Toulouse particulièrement, ce qui suppose la recherche de sillons si possible parallèles.

Les principes du cadencement (gestion des nœuds, parallélisme des sillons, principe d'« isofonctionnalité ») facilitent l'atteinte de ces objectifs.

Les 3 AR Orléans-centre – Toulouse peuvent être considérablement accélérés en rétablissant 3 navettes circulant à surcoût quasi nul par amélioration des roulements des TER Centre.

Les AR Paris – Brive (9) – comportent un nombre renforcé (6 contre 3) de relations rapides avec 3 arrêts intermédiaires seulement (respectivement 7 contre 3 pour Limoges avec 2 arrêts intermédiaires).

Les 3 caboteurs Paris – Brive assurent le minimum (3 : « matin, midi, soir ») de relations directes pour les villes moyennes, les autres relations étant assurées par correspondances. Ils doivent être en correspondance à Limoges ou Brive avec les Paris – Toulouse ou les TET/TER IR Limoges – Toulouse.

Comparaison multimodale

Ligne Paris-Toulouse

Temps de parcours par différents modes de transports

Avion : 1h10

Train : TGV -5h33 Intercités : 7h17 pour les trains les plus rapides à 7h55 pour les plus lents (train de nuit : 7h48) Voiture : 6h52

Paris-Toulouse

	Avion	Train			Voiture (1 pers)	Voiture (2 pers.)	Covoiturage
		TGV	IC	TER			
A l'avance (3 mois)	52 euros (low cost)	57 -65 euros (2nde Loisir réduit)	53 -66 euros (2nde Loisir réduit)		110,14 euros	55,07 euros	inexistant
Dernier moment (veille)	86,68 euros (low cost)	90-103 euros (2nde Loisir)	82-102 euros (2nde Loisir)		110,14 euros	55,07 euros	39 à 48 euros

On observe que le train est à peu près au même niveau que l'avion 3 mois à l'avance (tant le TGV que le train Intercités). Le train est très concurrentiel par rapport à la voiture tout comme l'avion. La voiture prise à deux personnes reste en revanche dans la même marge de prix que le train. L'avion est le mode de transport le moins cher, à l'opposé de la voiture individuelle (110,14 euros) qui reste le moyen de transport le plus cher.

Au dernier moment le train et l'avion sont à nouveau relativement proches, l'avion reste à un prix très proche du TGV, la voiture est à un prix à nouveau plus élevé que le train sauf s'il y a 2 personnes à bord. Le covoiturage est à nouveau à prix très bas et est le transport le moins cher au dernier moment. En terme de rapidité l'avion est le moyen de transport le plus rapide sur cette distance, la voiture et le train ont des temps de parcours quasi équivalents (le TGV reste plus rapide que la voiture) sauf les trains Intercités qui sont plus lents que les voitures sur cette distance.

Paris – Clermont-Ferrand

Principes actuels des missions

	TER IR IdF Centre	TET caboteur	TET rapide/ caboteur	TET rapide	TER Bourgogn e	TER Auvergne
Paris	●	●	●	●		
Melun	●					
9 arrêts (1)	●					
Montargis	●	●				
3 arrêts (2 a)		●				
Cosne		●			●	
3 arrêts (2 b)		●			●	
Nevers		●	●		●	
4 arrêts (3)						
Moulins			●			●
3 arrêts (4)						●
Vichy			●			●
Riom			●			●
Clermont-Ferrand			●	●		●
Nb d'AR/JOB	21	6	7	1	7	7
Temps de parcours	1 h 35	2 h 25	3 h 25	3 h	47 min	1 h 15
Paris - Nevers		-	1 h 55	-		
Nevers – Clermont-Fd		-	1 h 30	-		

● Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

(1) : Bois-le-Roi, Fontainebleau-Avon, Thomery, Moret-Véneux-les-Sablons, Montigny-sur-Loing, Bouron-Marlotte-Grez, Nemours-Saint-Pierre, Bagneaux-sur-Loing, Souppes-Château-Landon

(2 a) : Nogent-sur-Vernisson, Gien, Briare,

(2 b) la Charité-sur-Loire, Pougues-les-Eaux, Fourchambault

(3) : Saincaize, Saint-Pierre-le-Moutier, Chantenay-Saint-Imbert, Villeneuve-sur-Allier,

(4) : Varennes-sur-Allier, Saincaize

La desserte TER Cosne – Nevers varie de l’omnibus (10 arrêts), au cabotage desservant les agglomérations principales (5 arrêts : Tracy- Sancerre, Pouilly, la Charité, Pougues, Fourchambault). Le temps donné est celui du caboteur.

Défauts de la grille actuelle :

- Pas de correspondance assurée entre les TER IR Paris – Montargis et les TET caboteurs Paris – Nevers (2 min de battement à Montargis).
- Pas de correspondances organisées à Nevers entre les TET caboteurs Paris – Nevers et les TET Paris – Clermont-Ferrand : au départ de Paris, les caboteurs circulent « dans l’ombre » des rapides.
- Le TET rapide Paris – Clermont-Ferrand (Volcan) est, au départ de Paris, intégré dans la grille générale du cadencement. L’avantage d’un seul train pour Clermont-Ferrand détruit l’effet de cadencement pour 4 villes moyennes (Nevers, Moulins, Vichy et Riom) à l’heure de pointe la plus chargée). Cette desserte est à l’opposée des principes du cadencement (fréquences à défaut de vitesse) et du cœur de métier des TET (dessertes des villes moyennes).
- Les TER Moulins – Clermont-Ferrand ne sont pas en correspondance avec les TET en provenance de Paris et ne permettent pas aux petites villes entre Clermont-Ferrand et Nevers d’être en correspondance avec le TET à Nevers.
- Les villes entre Cosne et Montargis ne sont desservies que par les TET caboteurs : aucune desserte TER.

Propositions d’adaptations, solution de base : desserte par zone

Améliorations attendues :

- Correspondances immédiates à Montargis entre les TER IR Paris – Montargis et TET Paris – Nevers.
- Correspondances immédiates à Nevers entre les TET Paris – Nevers et Paris – Clermont-Ferrand.
- (*) Options : Correspondance à Moulins TET – TER ou correspondance et départ reportés à Nevers de certains TER Moulins – Clermont-Ferrand
- Amélioration de la desserte des villes entre Nevers et Montargis, en particulier vers le Nord. Avec prolongation de plusieurs TER Nevers – Cosne pour desservir Gien, Briare, Nogent-sur-Vernisson et terminus à Montargis, en correspondance avec TET et TER IR vers Paris.
- (**) Option : Melun peut constituer une « gare parisienne bis » car elle est bien reliée au RER.

Simultanément, les horaires doivent être déterminés pour valoriser le maillage du réseau en établissant ou accélérant les relations « croisées » nord – sud et est – ouest par création de nœuds de correspondance.

En particulier, Moulins doit assurer cette fonction entre les TET Paris – Clermont-Ferrand et Nantes – Lyon. Par exemple, les relations entre les Pays de la Loire, le Centre et l’Auvergne mériteraient trois allers retours quotidiens par correspondances.

Cette organisation des horaires permet d’assurer des relations d’équilibre du territoire mais aussi d’améliorer le coefficient de remplissage de certains TET en fin de parcours.

Saincaize devrait pouvoir assurer des fonctions analogues avec les TER.

	TER IR IdF Centre	TET caboteur ou TER IR	TET rapide/ caboteur	TER IR Centre Bourgogne	TER IR Bourgogne Auvergne
Paris	●	●	●		
Melun	●		(**)		
9 arrêts (1)	●				
Montargis	●→	●		●	
3 arrêts (2 a)		●		●	
Cosne		●		●	
3 arrêts (2 b)		●		●	
Nevers		●→	→ ●	●	(*)→○
4 arrêts (3)					○
Moulins			●		(*)→●
3 arrêts (4)					●
Vichy			●		●
Riom			●		●
Clermont-Ferrand			●		●
<i>Correspondances</i>			<i>Aurillac Béziers Nîmes le Puy</i>		
Nb d’AR/JOB	21	6	8	7 (4 min.)	13
Temps de parcours	1 h 35	2 h 25	3 h 25	1 h 40	
Paris – Nevers		-	1 h 55		
Nevers – Clermont-Fd		-	1 h 30		

● Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

Proposition d'adaptation, variante : trains à tranches multiples

L'objectif est d'accélérer la desserte des villes principales Nevers et Clermont-Ferrand sans renoncer aux principes du cadencement et sans nuire aux fréquences et dessertes directes des villes intermédiaires.

La variabilité des compositions associée à des rames réversibles (quelle que soit la technique utilisée) constitue un avantage spécifique du chemin de fer qu'il convient de valoriser.

La perte de 6 minutes pour arrêt et « coupe-accroche » à Nevers des Paris – Clermont-Ferrand est plus que compensée par la réalisation de huit allers-retours au lieu d'un.

	TER IR	TET caboteur ou TER IR	TET bi-tranches		TER IR Centre Bourgogne	TER IR Bourgogne Auvergne
			rapide	caboteur		
Paris	1	1	1			
Melun	1		(**)			
9 arrêts (1)	1					
Montargis	1→	1			1	
3 arrêts (2 a)		1			1	
Cosne		1			1	
3 arrêts (2 b)		1			1	
Nevers		1→	→1	→1	1	(*)→○
4 arrêts (3)						○
Moulins				1		(*)→1
3 arrêts (4)						1
Vichy				1		1
Riom				1		1
Clermont-Ferrand			1	1		1
<i>Correspondances</i>				<i>Aurillac Béziers Nîmes le Puy</i>		
Nb d'AR/JOB	21	6	8	8	7 (4 min.)	13
Temps de parcours	1 h 35	2 h 25	3 h 06	3 h 30	1 h 40	
Paris - Nevers		-	1 h 55	1 h 55		
Nevers – Clermont-Fd		-		1 h 30		

● Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

Ce schéma suppose une politique de péages réduits pour les circulations de faible capacité sur les lignes non saturées, ce qui est le cas. Cette politique se justifie commercialement mais aussi économiquement, les coûts variables étant proportionnels aux tonnages des trains.

Proposition d'adaptation, variante : meilleur positionnement TET – TER sur Paris - Nevers

Cette proposition vise à assurer un positionnement des caboteurs Paris - Nevers plus conforme à la mission des TET en accélérant leurs missions par suppression d'arrêts.

En sous-produit elle permet le maintien de huit dessertes des villes moyennes entre Nevers et Clermont-Ferrand tout en maintenant une relation sans arrêt Paris – Clermont-Ferrand.

	A	B	C	D	E	F	G	H
	Tran-silien	TET semi-caboteur	TET semi-caboteur	TER-IR Centre Bour-gogne	TET rapide	TET rapide direct	TET caboteur ou TER IR	TER IR Bour-gogne Auvergne
Paris	●	●	●		●	●	●	
Melun	●							
9 arrêts (1)	●	(a)					(a)	
Montargis 15 500 hab.	●→	●→	●→	→●			●	
1 arrêt				●			●	
Gien 15 000 hab.		●	●	●			●	
1 arrêt				●			●	
Cosne 11 000 hab.		●	●	●			●	
1 arrêt				●			●	
La Charité-sur-Loire 5 000 hab.		●	?	●			●	
2 arrêts				●			●	
Nevers 37 500 hab.		●	●	●→	●	?	●	→●
4 arrêts (3)								○
Moulins 19 700 hab.			●		●			●
3 arrêts (4)								●
Vichy 25 000 hab.			●		●			●
Riom 17 800 hab.			●		●			●
Clermont-Ferrand 139 000 h.			●		●	●		●
Nb d'AR/job	21	3	2	6	6	1	2 (*)	7
Temps de parcours		2h10-13	3h34-38	1h26	3h25-31	3h00-04	2h20-35	1h38-48
Paris – Nevers		2 h 10	2 h 09		1h54-57	---	2h20-35	
Nevers – Clerm-Fd			1h27		1h29-32	---		1h38-48

(a) : un arrêt par train : Melun, Fontainebleau ou Nemours selon le train

(*) : 2 Nevers – Paris le matin ; 2 Paris – Nevers le soir

Les sillons des TET B et C sont quasi-identiques de Paris à Nevers (5 sillons dont 2 prolongés à Clermont-Ferrand).

Le TER-IR D relève une correspondance à Montargis des TET B ou C et donne à Nevers une correspondance aux TET E.

Les TET E et F ont même sillon au départ de Paris.

Comparaison multimodale

Ligne Paris-Clermont

Temps de parcours différents modes de transport

Train : 3h04 (train direct) et à peu près 3h30 pour les trains marquant les arrêts intermédiaires (3h38 pour le train le plus lent)

Voiture : 4h23

Avion : 1h environ

*Compagnie Hop ! (filiale Air France)

Paris-Clermont

	Avion	Train			Voiture (1 pers.)	Voiture (2 pers.)	Covoiture
		TGV	IC	TER			
A l'avance (3 mois)	46 à 138 (low cost*)		36 euros (2nde Loisir réduit)		83,20 euros	41,6 euros	inexistant
Dernier moment (veille)	162 à 298 euros (low cost*)		57 euros (2nde Loisir)		83,20 euros	41,6 euros	20 à 32 euros

On remarque que l'avion (au prix le plus bas) peut être très avantageux longtemps à l'avance. Le train reste néanmoins avec un sérieux avantage, puisque le prix reste très bas, comparé à la voiture (que ce soit individuelle ou à 2 personnes). La voiture prise de manière collective, est celle dont le prix se rapproche le plus du train.

Au dernier moment le train est à nouveau encore compétitif face à la voiture (prix très inférieur à la voiture individuelle et un peu supérieur à la voiture collective). Le covoiturage reste un nouvelle fois le moyen de transport le plus économique. L'avion est, en revanche, le moyen de transport le plus cher.

Sur cet axe, l'avion est le plus rapide suivi du train qui comme nous l'avons vu reste un moyen de transport abordable sur cette distance. La voiture est surtout une concurrente au dernier moment, même si, une nouvelle fois, les prix sont voisins de ceux du train hormis pour le covoiturage.

Paris - Troyes - Belfort - Mulhouse

Principes actuels des missions

	A	B	C	D	E	F	G	H
	TET caboteur ou TER	TET caboteur ou TER	TET caboteur	TET rapide	TER	TER	TER	TGV
Paris	●	●	●	●				●
Longueville	○							
Nogent sur Seine	●	●	●					
Romilly sur Seine	●	●	●					
Troyes	●	●	●	●				
Vendeuvre		●	●					
Bar sur Aube		●	●					
Reims					●			via
Châlons					●			Dijon
Chaumont		●	●	●	●			
Langres		●			●			
Culmont-Chalindrey		●	●		●			
Dijon					○			○
Vesoul			●	●	4 (*)	●		
Lure			●	●	2h20-35	●		
<i>arrêts intermédiaires</i>						4		
Belfort			●	●		●	●	
Belfort Montbelliard TGV								○
<i>arrêts intermédiaires</i>							4 à 8	
Milhouse.							●	●
Nb d'AR/job	4	4 ou 5	1	3	4 (*)	11	20	10 ou 11
Temps de parcours	1h35 à 1h43	2h56 à 3h05	4h27	4h02 à 05	2h20-35	46 mn	33 à 41 mn	2h40 à 2h56

(*) dont 2 prolongés à Dijon

Propositions d'adaptations

	A	B	C	D	D'	E'	E	F	G	H
	TET ou TER	TET ou TER	TET	TET rapide	TET rapide	TET	TER		TER	TGV
Paris	●	●	●	●	●					●
Longueville	○									
Nogent sur Seine	●	●	●							
Romilly sur Seine	●	●	●							
Troyes	●	●	●	●	●					
Vendeuvre		●	●							
Bar sur Aube		●	●							
Reims						●	●			via
Châlons						●	●			Dijon
Chaumont		●	●	●	●	●	●			
Langres		●				●	●			
Culmont-Chalindrey		●	●			●	●			
Dijon						●	○			○
Lyon						●				
Vesoul			●	●	●			●		
Lure			●	●	●			●		
<i>arrêts intermédiaires</i>								4		
Belfort			●	●	●			●	●	
Belfort Montbelliard TGV										○
<i>arrêts intermédiaires</i>									4 à 8	
Milhouse.					●				●	●
Nb d'AR/job	4	4	1	2(*)	3(**)	1	4 (***)	11	20	10 ou 11
Temps de parcours	1h35 à 1h43	2h56 à 3h05	4h27	4h00	4h32	5h11	2h20- 35	46 mn	33 à 41 mn	2h40 à 2h56

(*) dont 1 prolongé à Mulhouse le vendredi

(**) 4 le vendredi (prolongation du précédent)

(***) dont 2 prolongés à Dijon

L'objectif de la grille est de permettre le schéma suivant :

- trois AR Paris-Mulhouse (matin, midi, soir) en correspondance étroite à Mulhouse avec les trains de la ligne Strasbourg-Bâle, ce qui nécessitera peut-être un décalage des départs et arrivée à Paris (restera à vérifier la possibilité d'inscription de ces trains entre Paris et Gretz),
- un AR Reims-Lyon (avec correspondance vers le sud)
- un AR Paris-Belfort avec départ de Paris en soirée (prolongé à Mulhouse le vendredi) et retour en tout début de matinée,
- un AR Paris-Belfort dans la journée avec départ de Paris à 9h12 (train actuel prolongé jusqu'à Belfort) et retour de Belfort à 16h50.

Les correspondances à Culmont doivent permettre :

- TET 17h56 à Culmont (départ Paris 15h12), correspondance avec le TGV Marseille à 18h19,
- TET 10h04 à Culmont (départ 8h40 de Belfort), correspondance à Culmont avec le TGV Metz à 10h33 et avec le TER pour Dijon à 10h10,
- TET 18h03 à Culmont départ 15h59 de Mulhouse), correspondance à 18h19 avec le TGV Marseille et avec le TER Paris à 18h17.

Une donnée importante concerne la VFCEA et son itinéraire via la section de la ligne Paris-Belfort (ligne 4) comprise entre Culmont-Chalindrey et Vesoul, qui renforcerait son intérêt national et international, la pérenniserait avec des charges de fonctionnement plus supportables et, par conséquent, permettrait à un axe majeur de maintenir ses TET.

A noter que ce projet est de plus en plus soutenu par les collectivités locales et territoriales de Champagne-Ardenne et Franche-Comté sous la forme de motions (dont DPLACE¹ est à l'origine) ou de questions écrites ou orales des parlementaires qui ont bien compris l'intérêt de défendre la L4 dans ses missions fret et voyageurs.

Avec l'électrification toujours d'actualité de St Dizier-Culmont dans le cadre d'un axe fret Nord/Sud en évitant Paris, il ne resterait donc que Troyes-Chaumont à électrifier et nous aurions la ligne 4 entièrement électrifiée, un renforcement de l'offre TER sur l'axe Reims-Dijon, une offre TET Paris-Mulhouse maintenue, un axe fret Nord-Sud sans passer par Paris et un axe Est-Ouest (VFCEA) offrant de grandes capacités.

¹ Association membre de la FNAUT, basée à Langres.

Comparaison multimodale

Ligne Paris-Belfort

Temps de parcours

Train :

TGV 2h16 (plus environ 25 min liaison vers entre le centre ville et la gare Belfort-Montbéliard TGV), Intercités : 4h02

Voiture : 5h23

Paris-Belfort

	Avion	Train			Voiture (1 pers)	Voiture (2 pers.)	Covoiturage
		TGV*	IC	TER			
A l'avance (3 mois)		48-59 euros (2nde Loisir réduit)	36 euros (2nde Loisir réduit)		64,67 euros	32,3 euros	inexistant
Dernier moment (veille)		75-92 euros (2nde Loisir)	56,20 euros (2nde Loisir)		64,67 euros	32,3 euros	27 à 35 euros

*Gare d'arrivée : Belfort-Montbéliard TGV (12 kms du centre ville de Belfort)

3 mois à l'avance le train est très compétitif, son prix est largement inférieur à la voiture individuelle, par contre, il est très supérieur à une voiture prise par deux personnes. Le TGV est à un prix supérieur à l'Intercités qui reste le train le moins cher. Le TGV offre un gain en termes de rapidité, néanmoins on notera que la gare ne se situant pas en centre ville, le TGV perd en commodité directe d'accès à la ville.

La veille la voiture reste le moyen de transport le plus économique. Le TGV est le moyen de transport le plus onéreux, le train Intercités est à un coût très proche de la voiture individuelle, mais reste légèrement moins cher que celle-ci. On note que la voiture collective (ie deux personnes) reste à un niveau concurrentiel par rapport au train. Le covoiturage est une nouvelle fois le plus compétitif et le moyen de transport le plus économique.

Sur cette relation le TGV est le moyen de transport le plus rapide, suivi du train Intercités, la voiture est bien moins rapide. En revanche le TGV n'est pas le plus commode, vu que la gare TGV n'est pas en centre ville, de ce point de vue la voiture et le train Intercités gardent un avantage de commodité. Du point de vue du prix, le train Intercités reste le train le moins cher que ce soit à l'avance ou en dernière minute. La voiture a un avantage longtemps à l'avance pour deux personnes, en dernière minute, le covoiturage est d'ailleurs le plus économique en dernière minute.

Bordeaux – Nice et dessertes liées

Bordeaux – Nice

Principes actuels des missions diurnes

	TET Grand Sud	TGV	TET caboteur	TET caboteur	TET caboteur
Bordeaux	●	○ (*)	●	●	●
Marmande				●	●
Agen			●	●	●
Montauban			●		●
Toulouse	●	●	●	●	●
Castelnaudary					
Carcassonne		○ (**)	●	●	●
Narbonne		●	●	●	●
Béziers		○ (**)	●	●	●
Sète		○ (**)	●	●	●
Montpellier	●	●	●	●	●
Nîmes		●	●	●	●
Avignon TGV		●			
Aix en Provence TGV		○ R			
Arles			●	●	●
Marseille	●	●	●	●	●
Nombre	3 A 2 R	1 AR	1 A 3 R	1 AR	1 A
dont prolongé Nice (a)	2 A 2 R				
Temps Bx - Mlle	5 h 55 6 h 10	5 h 45	6 h 00 6 h 10	6 h 10	6 h 10

- Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate
- Arrêt systématique (a) Toulon, les Arcs-Dranguignan, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes
- Arrêt certains trains
- A : Aller, sens Bordeaux – Marseille R : Retour, sens Marseille - Bordeaux
- (*) : depuis le service annuel 2013 seulement (**): jusqu'en juillet 2012

Commentaires sur les services actuels

L'offre actuelle n'est que moyennement satisfaisante malgré 7 AR jusqu'à Marseille. Les principales insuffisances sont les suivantes :

- lenteur des « Grand Sud » ;
- « instabilité » de la nature de la desserte de l'unique aller – retour TGV, créé par suppression d'un caboteur Toulouse – Marseille, pour assurer une circulation quotidienne par sens sur le viaduc du raccordement sud d'Avignon après l'échec de la desserte TGV Marseille – Montpellier ;
- nombre d'allers retours juste satisfaisant pour l'OD Bordeaux – Marseille, mais insuffisant pour toutes les OD intermédiaires et très insuffisant jusqu'à Nice, accessible seulement par deux Grand Sud ;
- hétérogénéité de la politique d'arrêts des caboteurs ; la question se pose pour le positionnement de Marmande et de Castelnaudary relativement à la grille TET. La réponse dépend de la consistance des dessertes TER de ces villes. Par contre, il est impératif que Montauban, comme les autres villes moyennes actuellement desservies par les caboteurs, gardent leur statut de « ville TET », comme elles ont un statut de « ville TGV » ;
- les derniers départs de Bordeaux et de Marseille trop hâtifs (17h30) ; les premiers départs matinaux (6h15 et 6h45) sont insuffisamment occupés au début de leurs parcours ; ces constats ne justifient pas la suppression de certains trains mais la création de missions partielles Bordeaux – Montpellier et Toulouse – Marseille.

Le maintien de la desserte actuelle des villes moyennes est indispensable, d'autant plus que SNCF Intercités accepte de revoir à la baisse leur niveau de population ($\geq 20\ 000$ hab.) à prendre en compte, ce qui est très cohérent avec le concept de TET. Montauban (A.U. de 75 000 hab.), Sète (A.U. de 67 000 hab.), Arles (A.U. de 53 000 hab.) ne doivent pas être exclues au motif qu'elles sont source d'un trafic pendulaire important respectivement avec Toulouse, Montpellier et Marseille. La séparation du trafic doit être assurée par la tarification (interdiction des abonnés TER dans les TET) ; cette règle, comme toute règle, pouvant comporter des exceptions (« à condition qu'elles restent exceptionnelles ! ») dans des cas précis : TET disposant de places disponibles sur certaines sections et à certaines heures en face de « trou » de desserte TER.

Etant donné l'importance du trafic, la meilleure solution consiste dans le maintien du principe général de 2 sillons : rapides et caboteurs, même avec écart de temps de parcours réduit : les Grand Sud pourraient avoir des sillons parallèles aux TGV pour Barcelone en desservant Nîmes et les caboteurs des sillons parallèles aux dessertes de bout de ligne des TGV Nord-Sud. Compte tenu de la proportion relativement faible des voyages professionnels (faible succès des trains aux départs très matinaux) le « noyau dur » souhaitable est de 4 AR caboteurs, le complément en rapides. Cette nécessité de disposer de deux catégories de sillons est démontrée dans les autres lignes à trafic important étudiées.

La solution sillon unique « semi-caboteur » ne constitue qu'un mode très dégradé qu'à condition d'avoir 7 arrêts intermédiaires et un nombre pair d'AR pour équilibrer les dessertes des villes soumises aux arrêts alternés (idéalement 8 pour un niveau de service analogue à la solution de base).

Propositions d'adaptations

Le cœur de métier des TET étant la desserte des villes moyennes, ainsi que des grandes villes hors TGV, la grille des horaires doit être basée sur le maintien de deux catégories de missions avec un minimum assurant un trafic de cabotage, complétées par quelques rapides entre grandes villes en fonction du trafic.

Vue des usagers, la solution de base, si elle est réalisable, est très supérieure à la seconde, pour l'axe principal Bordeaux – Marseille. La différence s'accroît encore pour les villes moyennes sur les liaisons complémentaires concernant Nantes, Bayonne et Nice.

Les principales modifications consistent en :

- l'arrêt à Narbonne des "Grand Sud" afin de pouvoir aménager des correspondances, soit vers (ou de) Perpignan et Cerbère, soit vers (ou de) Perpignan et Barcelone par TGV ; un arrêt supplémentaire à Nîmes serait justifié et permettrait plus facilement la construction du graphique avec deux catégories de sillons ;
- la prolongation à Nice d'au moins un caboteur afin d'améliorer les relations des villes moyennes avec la Côte d'Azur ;
- la création d'un AR quotidien Toulouse – Nice permettant une relation matinale à l'aller et en soirée au retour ;
- la création d'un Montpellier-Bordeaux de Matinée et de soirée au retour.

Ces créations de quelques trains.km se justifient largement relativement au trafic potentiel de cet axe.

SOLUTION DE BASE					HYPOTHESE				
AVEC RAPIDES ET CABOTEURS					SEMI-CABOTEUR AVEC SILLON ALTERNE				
	RAP	CAB	CAB	CAB		MIS.1	MIS.2	CAB	CAB
Bordeaux	●	●		●	Bordeaux	●	●		●
Marmande		●		●	Marmande		●		●
Agen		●		●	Agen	●			●
Montauban		●		●	Montauban		●		●
Toulouse	●	●	●	●	Toulouse	●	●	●	●
Castelnaudary			●		Castelnaudary			●	
Carcassonne		●	●	●	Carcassonne	●	●	●	●
Narbonne	●	●	●	●	Narbonne	●	●	●	●
Béziers		●	●	●	Béziers	●		●	●
Sète		●	●	●	Sète		●	●	●
Montpellier	●	●	●	●	Montpellier	●	●	●	●
Nîmes	●(*)	●	●		Nîmes	●		●	
Arles		●	●		Arles		●	●	
Marseille	●	●	●		Marseille	●	●	●	
5 arrêts (a)	○	○	●		5 arrêts (a)	○	○	●	
Nice	○	○	●		Nice	○	○	●	
2 arrêts (b)	○		●		2 arrêts (b)	○		●	
Vintimille	○		●		Vintimille	○		●	
Nombre	2 AR	4 AR	1 AR	1 AR	Nombre	3 AR	3 AR	1 AR	1 AR
dont prolongé Nice	1A-2R	2A-1R	1 AR		dont prolongé Nice	1 AR	1 AR	1 AR	
bitranche Bayonne		2 AR			bitranche Bayonne	1 AR	1 AR		
Temps Mlle-Bx	5 h 35	6 h				5 h 50	5 h 50		

● Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

(*) Arrêt à Nîmes souhaitable

Amélioration des TER interrégionaux

Les TER interrégionaux sont nécessaires pour effacer les frontières souvent artificielles entre les régions, tout au moins sur le plan des besoins de transport.

Entre PACA et Languedoc-Roussillon, il y a actuellement 4 TER Marseille – Montpellier – Narbonne dont un prolongé à Perpignan, 17 Avignon – Montpellier dont 13 prolongés à Narbonne et au-delà, 11 prolongés à Perpignan et 6 à Cerbère. Entre Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, il y a 6 Narbonne – Toulouse mais seulement 2 Nîmes – Montpellier – Toulouse.

Pour Toulouse – Bordeaux il n'y a qu'un TER interrégionaux (les autres sont limités à Agen des deux cotés) mais une quinzaine d'IC+TGV occupent bien la ligne, mais la nature du service n'est pas le même.

Améliorations proposées

Les TER interrégionaux sont trop souvent constitués de la simple juxtaposition de deux TER régionaux et ont en conséquence un nombre d'arrêts important. Le modèle à suivre serait celui appliqué sur Lyon – Marseille. Par exemple les TER Marseille – Montpellier ne devraient s'arrêter qu'à Vitrolles-aéroport, Miramas, Arles, Tarascon, Nîmes et Lunel.

Entre Marseille et Montpellier le nombre de TER est insuffisant. Les quatre TER Marseille – Narbonne devraient être complétés par deux ou trois Marseille – Montpellier, peut-être au détriment de quelques Avignon – Montpellier très nombreux. Deux des Marseille – Narbonne devraient être prolongés jusqu'à Cerbère (*).

Les relations Languedoc – Toulouse sont très insuffisantes. L'absence de relations (Cerbère) – Perpignan – Toulouse traduit un faible intérêt des régions pour cette relation alors qu'est prévue la création de TGV entre Barcelone et Toulouse. Sur les 8 TER Narbonne – Toulouse, 4 devraient être origine Montpellier (ou Nîmes) et 4 origine Perpignan ou Cerbère

Entre Bordeaux et Toulouse le TER existant n'est que le raccordement de deux TER régionaux et a donc beaucoup trop d'arrêts pour un parcours aussi long. Il faudrait deux TER "rapides" qui ne desserviraient que Langon, La Réole, Marmande, Tonneins, Aiguillon, Agen, Valence-d'Agen, Moissac, Castelsarrasin et Montauban. (**)

(*) Un de ces TER, entre 6h et 6h30, pourrait reprendre le sillon utilisé par le premier TET au départ de Marseille dont la suppression est envisagée au SA 2014.

(**) C'était le cas dans les années 90, train 4531 départ de Bordeaux vers 8h30 et 4513 départ vers 17h15. Dans la grille proposée en annexe, ils pourraient s'intercaler entre les TET (départs 8h20 et 17h25 ou 18h20 par exemple).

Ligne Bordeaux-Marseille (-Nice)

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) 1 ^{ère} classe, 70 euros loisir réduit 2 ^{nde} ,30 euros Prem's 2 ^{nde}	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

On remarque que le train 2^{nde} 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).

Nota : la suppression de la liaison en TGV est prévue au SA 2014.

Bordeaux-
Toulouse

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

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 seulement).

Hendaye – Toulouse

Principes actuels des missions

	TET		TET		TET		TET	TET
Hendaye/Irun	●	●						●
Saint-Jean-de-Luz	●	●						●
Biarritz	●	●						●
Bayonne	●	●	●	●	●	●	●	●
Peyrehorade								●
Orthez		●	●			●	●	●
Pau	●	●	●	●	●	●	●	●
Coarraze-Nay	●			●	●			
Lourdes	●	●	●	●	●	●	●	●
Tarbes	●	●	●	●	●	●	●	●
Lannemezan					●	●		●
Montréjeau			●	●				
Saint-Gaudens	●	●					●	
Toulouse	●	●	●	●	●	●	●	●
Nombre	1 A	2 R	1 AR	1 R	1 A	1 R	1 A	1 A
Temps	Bayonne – Toulouse : de 3 h 21 à 3 h 27							

- Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

L'exploitation de cette ligne d'intérêt national, comportant initialement des relations directes avec Marseille, Nice, Lyon et Genève, a été réduite, pour préparer l'introduction des rames TéoZ sur Bordeaux – Nice, à une ligne d'intérêt interrégional exploitée par 5 navettes dont deux prolongées jusqu'à la frontière espagnole.

La notion de cadencement se réduit à une relative homogénéité des temps de parcours. La politique d'arrêts n'a pas de sens, avec une grande confusion entre les notions de services TET et TER.

Missions proposées

	TET	TET	TET / TGV (*)	TET
Hendaye/Irun	●	●		
Saint-Jean-de-Luz	●	●		
Biarritz	●	●		
Bayonne	●	●	●	●
Peyrehorade				○
Orthez		●		●
Pau	●	●	●	●
Lourdes	●	●	●	●
Tarbes	●	●	●	●
Lannemezan				○
Montrejeau				○
Saint-Gaudens	●			○
Toulouse	●	●	●	●
arrêts intermédiaires	5 ou 7 (a)	5 ou 7 (a)	6 ou 7 (b)	
Marseille	●	●		
arrêts intermédiaires	5 (a)		par LGV	
Nice	●			
Lyon			●	
Nombre	1 AR	1 AR	1 AR	2 AR

● Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

(*) Assuré par TGV, statut TET entre Bayonne et Toulouse, statut TGV entre Toulouse et Lyon

(a) voir missions transversale sud : 7 arrêts dans la formule 2 missions (rapide et caboteur) et 5 arrêts dans la formule mission unique

(b) Carcassonne, Narbonne, Béziers, Montpellier, Nîmes, Valence TGV + Sète au retour

L'enjeu majeur consiste à redonner à cette ligne son positionnement national qui n'a été maintenu que pour Paris avec les TGV.

La solution consiste en l'établissement d'un « noyau dur » d'un AR direct pour chacune des destinations principales : Marseille, Nice et Lyon/Genève, tous les autres horaires étant établis par correspondance.

Cela suppose l'exploitation de trains bi-tranches et donc une gestion des horaires du nœud de Toulouse compatible avec les différents scénarios d'exploitation envisageables (principe d'isofonctionnalité de RFF).

Le statut TET ou TER de certaines villes n'a que faiblement été retouché, vu la faiblesse des dessertes TER interrégionales. L'objectif évident est que les trois relations à long parcours proposées devraient se limiter à trois gares intermédiaires : Pau, Lourdes et Tarbes.

Bordeaux – Nantes

Principes actuels des missions

Les fréquences Nantes Bordeaux sont trop faibles, les TER interrégionaux (un seul entre Nantes et La Rochelle) comportent un trop grand nombre d'arrêts pour une fonction interrégionale, 1 AR assure une fonction TER.

	IC	IC	IC	Ter-IR(*)	IC (**)	Ter-IR(**)
Quimper	●					
4 arrêts	●					
Nantes	●	●	●	●		
La Roche-sur-Yon	●	●	●	●		
Luçon	●	●	●	●		
La Rochelle	●	●	●	●	●	●
Rochefort	●	●	●		●	●
Saintes	●	●	●		●	●
Jonzac	●	●	●		●	●
Bordeaux	●	●	●		●	●
3 arrêts			●			
Toulouse			●			
Nombre	1 AR		1 AR	1 AR	1 AR	3 A 2 R

● Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

(*) : 4 arrêts supplémentaires : La Haie-Fouassière, Le Palet, Clisson, Montaigu-Vendée

(**): 4/5 arrêts supplémentaires selon le train : Châtelailon, Pons, Montendre, Saint-Mariens-Saint-Yzan, Saint-André-de-Cubzac

Les lacunes de la desserte actuelle

En ce qui concerne les relations Intercités de bout en bout :

- fréquence insuffisante, 3 trains par jour, 4 le vendredi et le dimanche ;
- temps de parcours trop long en regard des temps possibles par la route (voir tableau en annexe) ;
- pas de train du matin de bonne heure dans les deux sens entraînant une difficulté pour faire un AR dans la journée, bien que la situation ait été un peu améliorée dans le sens nord-sud en 2013 par l'avance à 9 h11 du train de 10 h 20, mais c'est encore un peu tard.
- suppression en 2010 du train de nuit de Nantes vers et de Montpellier, Marseille et Nice (et pas de train de jour non plus, il existait dans le passé) ;
- stationnement trop long à Bordeaux pour les Toulouse- Nantes et retour ;
- pas de correspondances du train de nuit Nice-Marseille-Bordeaux vers Nantes (alors qu'elle existe dans l'autre sens)
- absence de train Rennes – Bordeaux ou Toulouse (alors qu'il existe dans l'autre sens, mais seulement les vendredis et dimanches) ;
- absence de train direct et de bonnes correspondances vers ou de la côte Basque, Pau et Tarbes.

A noter toutefois que les correspondances à Bordeaux sur les Intercités de la transversale sud ont été nettement améliorées au service 2013. En ce qui concerne les TER :

- offre TER très insuffisante inter-régions entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon / Nantes ;
- offre TER inter-régions à améliorer entre Bordeaux et Saintes (et La Rochelle bien qu'il y ait eu une amélioration en 2012) et peu de bonnes correspondances Bordeaux <=> Royan ;
- demandes diverses de rétablissement d'arrêts abandonnés (Marans, Velluire à 10 km de Fontenay-le-Comte) et de meilleures correspondances train-car (cas de Fontenay-le-Comte ou de Bressuire).

Enfin l'état de l'infrastructure est préoccupant et sans une bonne infrastructure il n'est pas possible d'avoir une bonne desserte.

Propositions d'adaptations

Les adaptations visent plusieurs objectifs :

- Assurer un minimum de fréquences entre Nantes et Bordeaux pour rendre l'offre attractive par TET et par TER interrégionaux.
- En première phase pour les TET, rétablissement des IC du matin Nantes<=>Bordeaux (donc 4AR quotidien + 1 les Ve&Di), augmentation des TER Nantes-La Rochelle (au moins 3) et migration dans le domaine des TER-IR de l'IC Bordeaux-La Rochelle qui assure une mission typiquement TER. En seconde phase, évolution à 6 TET quotidiens Nantes-Bordeaux, dont certains prolongés au nord ou au sud et évolution à 4 TER Nantes-La Rochelle (dont 1 prolongé à Saintes) et 4 TER La Rochelle-Bordeaux.
- Valoriser le lien qu'assure cette ligne pour les villes moyennes en améliorant l'offre avec la Bretagne au nord et l'Aquitaine au sud : valorisation du « maillage » du réseau par quelques trains directs ou des correspondances.

	IC	IC	IC	IC	IC	Ter-IR	Ter-IR	Ter-IR
Brest			● (a)					○
Quimper			●					●
Lorient			●					●
Auray			●					●
Vannes			●					●
Rennes		●		●				
Redon			●					●
Nantes	●	●	●	●	●	●		●
2 arrêts						○		
Clisson						●		
Montaigu						●		
2 arrêts						○		
La Roche/Yon	●	●	●	●	●	●		
Luçon	●	●	●	●	●	●		
La Rochelle	●	●	●	●	●	●	●	
Chatelaillon						○	●	
Rochefort	●	●	●	●	●	○	●	
St Savinien							○	
Saintes	●	●	●	●	●	○	●	
Pons							●	
Jonzac	○			○			●	
Montendre							●	
St Mariens-St Yzan							●	
St André de Cubzac							●	
Cenon							●	
Bordeaux	●	●	●	●	●		●	
Marmande				●				
Agen				●				
Montauban				●				
Toulouse				●				
Hendaye/Irun (1)		● (b)						
Nombre	1 puis 2 AR	1 AR	1 AR	1 AR	1 AR	4 AR	4 AR	3 ou 4 AR
Périodicité	Quot	Quot	Quot	Quot	V&D puis Q			

● Arrêt ○ Arrêt optionnel → Correspondance immédiate

(a) Dans une seconde phase, origine/prolongation à Brest, possible avec du matériel bimode,

(b) Dans une seconde phase, prolongation à Irun/Hendaye avec correspondance vers Madrid, arrêts intermédiaires à Dax, Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz.

Politique d'arrêts : Contrairement à la transversale sud une seule mission est préconisée entre Nantes et Bordeaux avec une politique d'arrêt inchangée. Toutefois l'arrêt systématique de Jonzac, généralisé en 2012, pourrait être remis en cause compte tenu de la population et de la fréquentation constatée (à confirmer par la SNCF) et du fait que la desserte TER est conséquente et devrait même être améliorée. L'arrêt pourrait être maintenu que sur certains IC, en particulier le soir tard, s'il n'y a pas de TER dans cette plage horaire.

Entre Quimper et Nantes, les arrêts devraient être limités à Lorient, Auray, Vannes et Redon. L'IC Nantes<=>Quimper pourrait par contre basculer dans le domaine des TER (et donc d'avoir un peu plus d'arrêts), à condition de maintenir les correspondances à Nantes. Enfin l'arrêt de Redon doit être supprimé sur les IC prolongés ou origine Rennes, pour éviter le tête à queue dans cette gare, source de perte de temps importante.

Comparaison multimodale

Ligne Bordeaux-Nantes

Temps de parcours

Train : 4h

Voiture : 3h48

Avion : 45 min

Bordeaux-Nantes

	Avion		Train			Voiture (1 pers.)	Voiture (2 pers.)	Covoiturage
			TGV	IC	TER			
A l'avance (3 mois)	49,69 euros (low cost*)			32 euros (2nde Loisir réduit)		61,68 euros	30,84 euros	inexistant
Dernier moment (veille)	360,69 euros (low cost*)			49,70 euros (2nde Loisir)		61,68 euros	30,84 euros	14 à 22 euros

*Compagnie Hop !

Sur cet axe on note que le train est très compétitif face à l'avion longtemps à l'avance. En effet même l'avion est plus cher. Seule la voiture collective est moins chère que celui-ci. La voiture individuelle reste largement supérieure au train en prix.

Au dernier moment l'avion est le moyen de transport le plus cher, le train est lui aussi très élevé en prix par rapport à la voiture collective et le covoiturage. Par contre il reste très bon marché par rapport à la voiture individuelle. Le covoiturage est très compétitif, au dernier moment, il est même à un prix relativement faible comparé à la voiture.

Il est à noter sur cet axe que la voiture est relativement plus rapide que le train. Par contre, les effets de congestion urbaine peuvent relativiser ce constat. L'avion est plus rapide, tous moyens de transports confondus, mais perd l'aspect commodité que le train et la voiture ont sur cet axe.

1.4.2 COMPARAISON DESSERTE FERROVIAIRE/DESSERTE PAR AUTOCAR

Comparaison train Intercités – autocar : un cas spécifique : Bordeaux – Lyon

Trois catégories de dessertes soumises à comparaison

Parmi les nombreux avantages présumés, avancés par les professionnels de la route, deux sont souvent mis en avant pour montrer l'intérêt de substituer des services d'autocar à des trains :

- le car est plus économique,
- il est plus rapide quand les infrastructures ferroviaires sont inadaptées.

Trois lignes ont été « évoquées » par divers opérateurs alors que le CGEDD conduisait en 2010 une étude sur ce sujet commandée par Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports : Paris – Clermont-Ferrand, Nantes – Bordeaux et Bordeaux – Lyon.

Le premier cas relève du « lowcost », le train étant manifestement plus rapide et confortable que le car.

Pour Bordeaux – Nantes, la FNAUT a déjà montré que, malgré des conditions très défavorables pour le rail (une autoroute parallèle récente, des infrastructures et un matériel roulant qui n'ont pas évolué depuis 30 ans), l'introduction de cars rendrait les horaires illisibles, détruirait le trafic à longue distance associé, augmenterait le coût des dessertes ferroviaires maintenues pour assurer les pointes de trafic, et abaisserait le niveau de confort sans apporter de gains de temps.

Reste le cas de Bordeaux – Lyon par le Massif Central, également concurrencé par une autoroute récente, dont, indépendamment de la mise à niveau des infrastructures, les lignes ont des profils et surtout des tracés difficiles qui ne permettraient jamais, sauf reconstruction complète, des performances élevées.

La présente note a pour but d'esquisser une comparaison entre les performances actuelles possibles pour le rail (pas de modernisation ou de rectifications de tracé, automoteurs récents mais non pendulaires...) et celles qui pourraient être proposées par des services d'autocars.

Services ferroviaires assurés

Deux itinéraires joignent Bordeaux à Lyon par le Massif Central :

- l'itinéraire nord par Limoges et Montluçon (635 km),
- l'itinéraire sud par Brive et Clermont-Ferrand (629 km).
-

La desserte comportait initialement quotidiennement un train de nuit par Limoges et 1 aller-retour sur chacun des itinéraires avec des RGP 1^{ère} cl. (7 h 50 par le nord et 8 h 50 par le sud).

Le train de nuit a été détourné par Vierzon à l'été 2003 et supprimé au service 2006.

Sur l'itinéraire nord, les turbotrans RTG climatisés 1^{ère} et 2^{ème} cl. ont remplacé les RGP au service d'été 1974 et réduit le temps de parcours à 7 h 30. Simultanément un 2^{ème} aller retour quotidien a été créé, puis limité aux vendredis et dimanches de septembre 1992 au service d'hiver 2003, à partir duquel il n'existe plus que lors de quelques pointes.

En décembre 2004, la RTG est remplacée par un Corail allongeant le parcours de 45 min.

A partir de décembre 2007, l'utilisation de X 72500, mis à disposition par les régions, a réduit la durée du 1^{er} aller retour à 7 h 30, mais le confort a été ramené au standard TER.

La desserte quotidienne sud assurée en 9 h 00 par une rame Corail a été supprimée (sauf les vendredis) en septembre 1994 et définitivement en décembre 2004.

Principaux itinéraires envisageables

Une comparaison rail-route peut être faite en procédant à une estimation des temps de parcours réalisables selon les différents itinéraires ferroviaires ou routiers existant entre Bordeaux et Lyon.

A chacune des 2 lignes ferroviaires on peut associer :

- un itinéraire routier parallèle à la voie ferrée, assurant approximativement la desserte des mêmes agglomérations ;
- un parcours routier optimisé pour réduire le temps de trajet total ou favoriser la régularité (parcours autoroutier), mais ne desservant donc pas nécessairement les mêmes villes.

Pour chaque itinéraire, on peut évaluer l'impact du nombre d'arrêts sur les temps de trajet.

Le tableau ci-dessous récapitule les caractéristiques des itinéraires étudiés (cf. annexe).

Itinéraires nord		Arrêts	Principales villes desservies	km	Temps
Train	express	12	Périgueux Limoges Montluçon Roanne	635	7 h 25
	rapide	6	Périgueux Limoges Montluçon Roanne		7 h 03
Car	// express	7	Limoges Montluçon Vichy Roanne	704	9 h 58
	// rapide	5	Limoges Montluçon Vichy Roanne	700	9 h 34
	optimisé	5	Limoges Montluçon Clermont Saint-Etienne	699	9 h 33
Itinéraires sud		Arrêts	Principales villes desservies	km	Temps
Train	express	9	Brive Clermont Vichy Roanne	629	7 h 37
	rapide	5	Brive Clermont Roanne		7 h 27
Car	// express	8	Brive Tulle Clermont Vichy Roanne	603	9 h 17
	// rapide	5	Brive Clermont Vichy Roanne	600	8 h 45
	optimisé V1	6	Brive Clermont-Ferrand Roanne	597	8 h 29
	optimisé V2	4	Brive Clermont-Ferrand Saint-Etienne	596	7 h 40

Les temps de parcours des trains sont déterminés à partir des horaires SNCF 2010.

Arrêts en gare : 1 min, 2 min (gares importantes), 5 min (gares de rebroussements).

Temps perdus pour ralentissements pour une suppression d'arrêt : de 1 à 3 min selon la vitesse de ligne.

Les temps de parcours routiers ont été déterminés à partir du site « Mappy », véhicule de type « Minibus » et option de voyage : « Le plus rapide ».

Temps d'arrêt des cars : 3 min (contrôle, service des bagages).

Comparaison des caractéristiques des différents itinéraires

➤ Les quatre meilleurs temps de parcours sont tous ferroviaires.

Le meilleur temps absolu (7 h 03 ; vitesse moyenne : 90 km/h) est obtenu par l'itinéraire « rapide » nord ne comportant que 6 arrêts intermédiaires : Périgueux, Limoges, Montluçon, Roanne ainsi que Saint-Sulpice et Gannat imposés par des rebroussements.

Les parcours ferroviaires express nord et rapide sud sont équivalents (respectivement 7 h 25 et 7 h 27 ; environ 85 km/h).

En train, chaque arrêt supplémentaire (6 par le nord, 4 par le sud) « coûte » respectivement 3 min 40 s et 2 min 30 s. Les dessertes express majorent assez peu les temps de parcours rapides : de 5,2 % par le nord et 2,2 % par le sud.

➤ Le meilleur temps en autocar (7 h 40 ; vitesse moyenne : 78 km/h) réalisé entièrement sur autoroute avec 4 arrêts intermédiaires (Périgueux, Brive, Clermont-Ferrand et Saint-Etienne), n'est pas inférieur à celui réalisé par le train (7 h 37 ; vitesse moyenne : 82 km/h) sur l'itinéraire le plus lent avec 9 arrêts intermédiaires (Libourne, Périgueux, Brive, Tulle, Ussel, Clermont-Ferrand, Vichy, Roanne et Tarare).

➤ Avec des nombres d'arrêts sensiblement équivalents les temps de parcours sont toujours beaucoup plus importants en autocar qu'en train, y compris sur l'itinéraire sud directement concurrencé par une autoroute tracée au plus court :

- itinéraire nord express : + 2 h 33 (+ 34 %) ;
- itinéraire nord rapide : + 2 h 31 (+ 34 %) ;
- itinéraire sud express : + 1 h 40 (+ 21 %) ;
- itinéraire sud rapide : + 1 h 18 (+ 17 %).

En autocar, les dessertes express majorent les temps de parcours rapides de 2,4 % par le nord et 4,9 % par le sud.

Comparaisons complémentaires

Il reste à comparer les relations ferroviaires par Limoges ou Clermont-Ferrand, desservant l'ensemble des territoires concernés, avec les différentes possibilités de liaisons de point-à-point (sans arrêt intermédiaire) Bordeaux – Lyon.

Les principales possibilités sont les suivantes :

- par Toulouse et Montpellier en 6 h 10 environ (dont un TGV direct) ;
- par Paris en TGV en 6 h 00 – 6 h 30 avec changement de gare (de 50 min à 1 h 10) environ, ou par Saint-Pierre-des-Corps (Tours) ;
- par l'autoroute directe (589 km) en 6 h 30 en car et 5 h 32 en voiture.

Le car est plus rapide que le train classique : gain de 33 min à 1 h 07 min (- 7,8 % à - 14,7 %).

Le TGV permet de gagner 50 min à 1 h environ par rapport au car direct, mais avec double pénalité par rapport à celui-ci comme avec le train classique : une rupture de charge non garantie (correspondance non assurée) et un prix « doublement » majoré : kilométrage et prix au km nettement plus élevés.

La voiture individuelle est la solution la plus rapide dans tous les cas : gains d'1/2 h par rapport au TGV, d'1 h par rapport au car direct, 1 h 30 à 2 h par rapport au train classique. A noter cependant que les pause-repos ou repas ne sont pas prises en compte dans les temps calculés.

Les coûts sont, pour 1 adulte sur le parcours Bordeaux – Lyon, de l'ordre de 67 € par train classique, de 75 € à 130 € en période normale en TGV (achat 10 jours à l'avance) ; coût variable pour la voiture : 114 € dont 42 € de péages (« voiture de taille moyenne »).

Conclusions

Avec des itinéraires ferroviaires lents par le Massif Central ou longs avec des détours par Montpellier ou Paris, la voiture individuelle permet, de loin, le trajet de « point à point » Bordeaux – Lyon le plus rapide, si on raisonne en « temps brut ».

Le bilan s'inverse cependant en faveur du rail si on raisonne « transport public » dans un domaine « espace-temps » :

- l'espace desservi ne se limite pas aux deux zones géographiques d'extrémités ;
- le temps du voyage peut être valorisé (détente, travail, restauration...).
-

Dans le domaine de l'espace, avec des horaires bien conçus, des dessertes à caractère de cabotage, non seulement augmentent fortement le trafic, mais contribuent à désenclaver des territoires. Dans le cas présent, on peut citer comme exemples : Bordeaux/Périgueux – Clermont-Ferrand /Vichy, Bordeaux – Limoges/Montluçon, Limoges/Montluçon – Roanne/Lyon, Bordeaux – Brive/ Ussel, Brive/Ussel – Lyon... Des liaisons régulières de ce type sont fréquentes en Europe où elles ne sont pas limitées aux seuls « grands axes »..

Pour ces liaisons, le train apparaît toujours comme plus rapide que le car. La pertinence de la desserte ne doit donc pas être appréciée sur le pourcentage de clients effectuant un voyage de bout en bout.

A noter que ces performances sont obtenues avec les infrastructures et du matériel TER actuels et que des améliorations demeurent donc possibles : remise à niveau des voies, suppressions de points singuliers, de rebroussements, rétablissements de points de croisement pour améliorer la régularité... à terme, utilisation de matériel pendulaire pour quelques lignes.

Dans le domaine du temps, le confort et les services que le train pourrait offrir, surtout s'il est élevé au standard « grandes lignes » (comme jusqu'en décembre 2007...), renforcent encore son avantage par rapport au car.

En conclusion, les dessertes à moyenne et longue distance à caractère de cabotage, telles que proposées dans le « Schéma directeur Intercités » de la FNAUT d'octobre 2009, gardent leur pertinence, même sur ces itinéraires difficiles. Elles pourraient être réalisées économiquement par juxtapositions bien étudiées de sillons TER « Intercités » adjacents.

Améliorations apportées par du matériel pendulaire

Bien que les conclusions précédentes, en l'état actuel des infrastructures, montrent l'intérêt du maintien des services ferroviaires, on peut estimer les gains de temps supplémentaires qu'apporterait la mise en service de rames pendulaires.

Des essais effectués sur la ligne des Cévennes en mars 1994 avec une rame allemande VT 160 ont mis en évidence des gains possibles de l'ordre de 10 % avec des voies en bon état.

Sur ces bases, et en se limitant à des ordres de grandeurs, les résultats sur Bordeaux – Lyon, se calculent en limitant les gains aux seules sections sinueuses.

Itinéraire	Section sinueuse	Temps de parcours hors arrêts	Gain : 10 %
Nord	Limoges - Gannat	2 h 51 min	17 min
Sud	Brive – Clermont-Ferrand	3 h 08 min	19 min

Améliorations apportées par l'utilisation de rames pendulaires		Arrêts intermédiaires	km	Temps	
				Train classique	Train pendulaire
Itinéraire nord	express	12	635	7 h 25	7 h 08
	rapide	6		7 h 03	6 h 46
Itinéraire sud	express	9	629	7 h 37	7 h 18
	rapide	5		7 h 27	7 h 08

Bien que relativement modérés, les gains obtenus n'en sont pas moins appréciables. Le gain de temps sur l'itinéraire Nord peut être augmenté facilement d'une dizaine de minutes en supprimant le rebroussement et l'arrêt à Saint-Sulpice-Laurière, les emprises étant résercées.

On constate notamment que les parcours pendulaires « express » peuvent être réalisés dans des temps très voisins (itinéraire nord : + 5 min) ou inférieurs (itinéraire sud : - 9 min) à ceux des parcours « rapides » effectués avec du matériel non pendulaire.

Ainsi, l'utilisation de ce matériel valorise les dessertes à caractère de cabotage, qui constituent précisément le point le plus fort du service ferroviaire sur l'axe Bordeaux – Lyon par le Massif Central présentant un caractère d'équilibre du territoire sur des infrastructures aux performances modestes.

Ces développements relatifs aux performances du matériel pendulaire doivent être considérés comme un « exercice de style », eu égard à l'état des voies, aux investissements à réaliser pour les mettre à niveau et au surcoût de conception et de développement d'un train pendulaire.

2. POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT

La FNAUT a mis au point un questionnaire afin d'évaluer le potentiel de développement des liaisons nationales sur le réseau classique, entre villes de plus de 100 000 habitants dans un environnement de concurrence modale.

Nous avons retenu six liaisons correspondant à 6 lignes TET, afin d'étudier les habitudes de transport des voyageurs. Nous avons voulu savoir pour quelles raisons un mode de transport est privilégié ou écarté. Nous avons cherché à comprendre quels facteurs pouvaient conduire les voyageurs à utiliser les lignes TET, quelles sont les caractéristiques de ce public, ainsi que sa faculté contributive.

Il convient de signaler le caractère empirique de l'enquête : relative faiblesse de la taille de l'échantillon total ; de plus il s'agit d'une enquête et non d'un sondage sur la base d'un échantillon représentatif de la population. Les analyses par liaisons doivent être analysées en tenant compte de ces limites.

2.1 METHODOLOGIE ENQUETE CLIENT

Le questionnaire a été d'abord envoyé à toutes les associations adhérentes de la FNAUT par mail. Certaines personnes de ces associations ont même distribué le questionnaire dans des trains. Le questionnaire a été également diffusé via les représentants régionaux de la FNAUT. La diffusion a été également étendue au site internet de la FNAUT.

2.2 ANALYSE DES RESULTATS DU QUESTIONNAIRE

La typologie des réponses par axes est la suivante :

Lignes	Train	Occasionnel	Jamais train
Paris-Belfort	49	12	9
Paris-Cherbourg	18	1	8
Paris-Clermont	13	1	11
Paris-Toulouse (POLT)	27	3	14
Bordeaux-Marseille	11	1	6
Bordeaux-Nantes	16	4	9

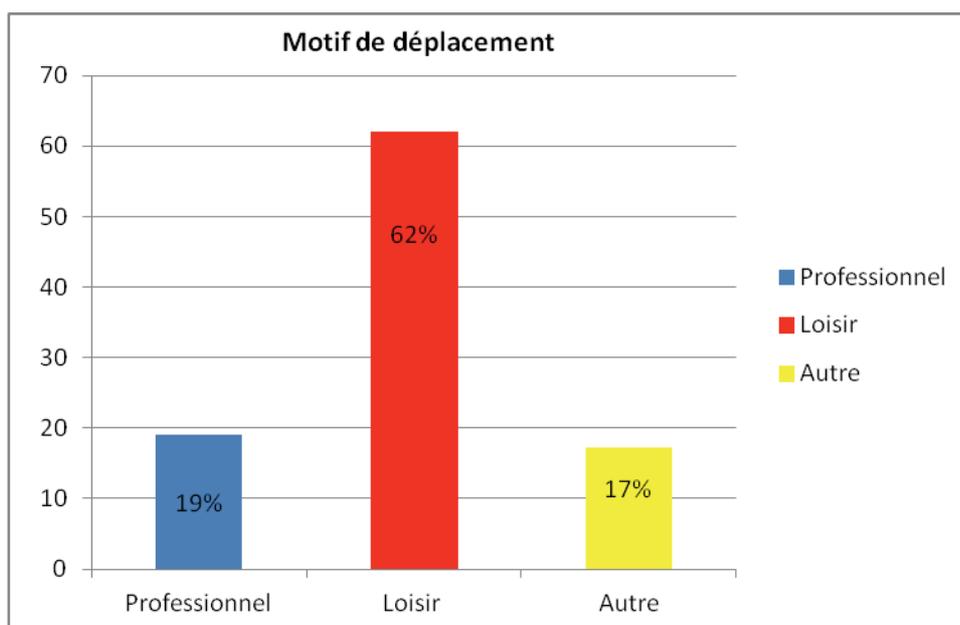
L'âge moyen des répondants du questionnaire est de 32 ans. Le public ayant répondu au questionnaire est donc un public relativement jeune. Le public ayant répondu à ce questionnaire est à peu près équilibré puisque les femmes représentent 45% de l'échantillon, tandis que les hommes 54%.

Nombre de personnes dans le voyage

Le nombre de personnes effectuant ensemble un trajet (voiture, avion, train, autre) est de 1,9. Cela signifie donc que la majorité des répondants effectue leurs trajets à plusieurs.

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.



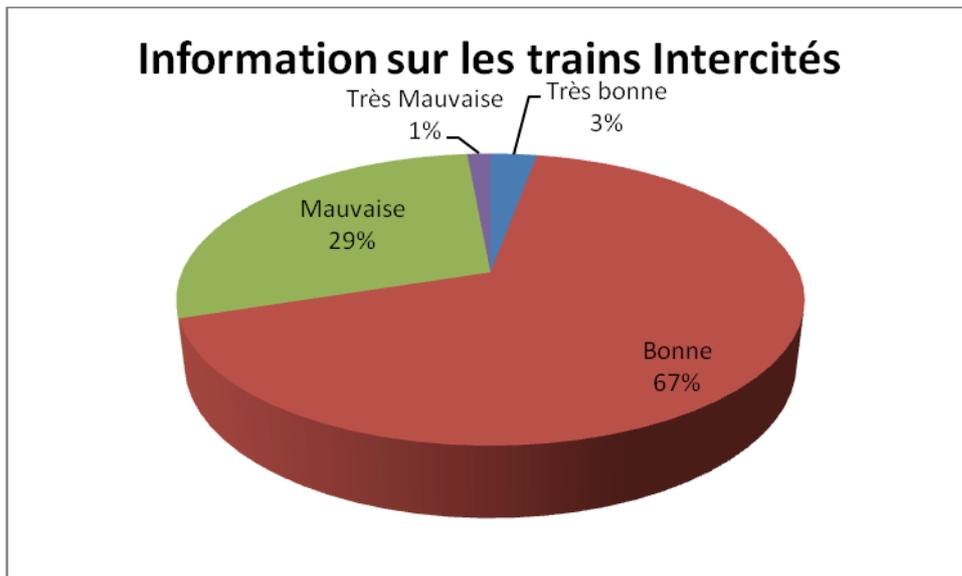
Note donnée par les voyageurs sur les trains

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 6,37/10 ce qui prouve que globalement les passagers de ces trains les jugent positivement. Néanmoins cette note montre aussi qu'une marge d'amélioration reste possible.

Information générale sur les trains Intercités (IC)

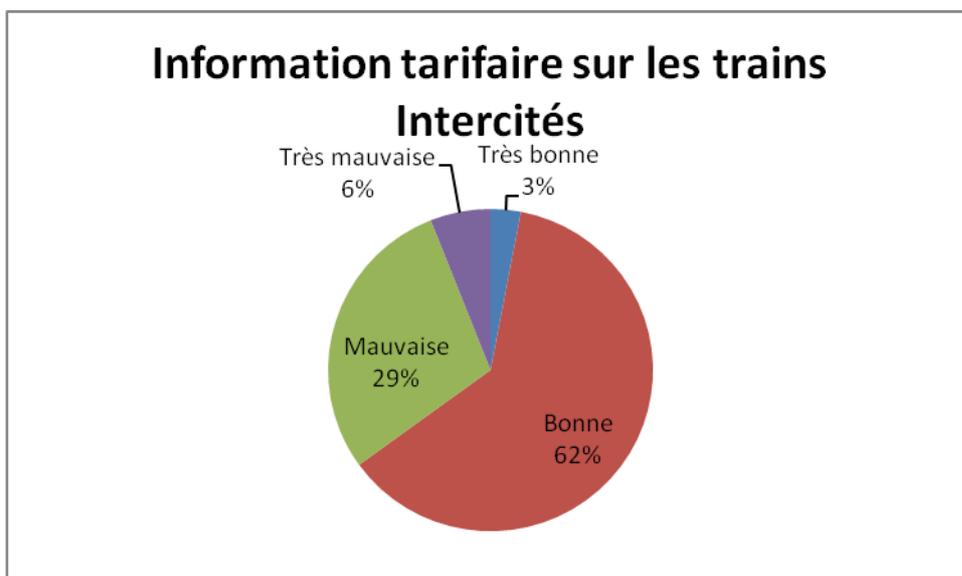
Le ressenti sur l'information générale (communication, promotion des billets, image du service sur les trains) permet de savoir si l'information donnée est de bonne qualité ou si, au contraire, l'information n'incite pas à prendre le train.



Les voyageurs sont globalement satisfaits (70%) de l'information générale sur les trains IC. Seuls 30% la trouvent mauvaise ou très mauvaise.

Information tarifaire

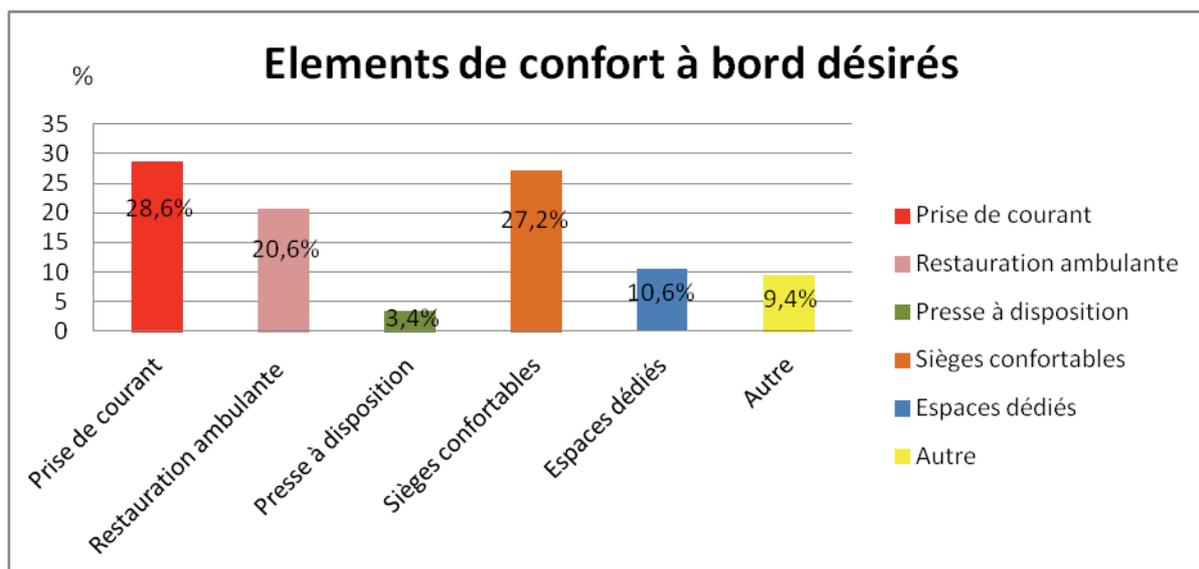
L'information tarifaire est une donnée importante dans le choix d'un mode de transport. Les tarifs sont une composante importante dans ce choix.



L'information sur les tarifs est globalement jugée bonne par les voyageurs (65% la considèrent bonne ou très bonne). Néanmoins la part des voyageurs jugeant l'information tarifaire de mauvaise qualité est de 29%. Elle est de 35% si les voyageurs la considérant comme très mauvaise 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.

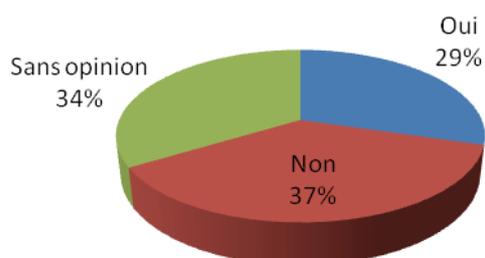


Les personnes enquêtées privilégient la restauration ambulante, les prises de courant et des sièges confortables, ce qui illustre le fait que les trains doivent disposer de plus de services. La restauration dans les trains peut être effectuée de différentes manières : voiture-bar, restauration à la place, ambulante... Cela démontre la nécessité d'augmenter le niveau de confort des trains, afin de renforcer leur attractivité.

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.

Pensez vous que la complémentarité de desserte des trains avec les réseaux de transports urbains et régionaux est bien assurée?

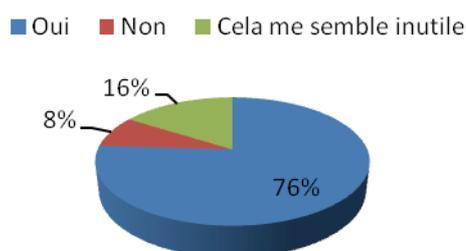


La majorité des personnes jugent que la complémentarité des trains avec les réseaux régionaux urbains et TER est mal assurée. Néanmoins la part des sans opinion est très importante, donc il faut relativiser cette information.

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

L'accessibilité des titres de transports aux réseaux urbains et régionaux 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.

Seriez vous favorable à ce que les titres ferroviaires permettent l'accessibilité aux réseaux urbains régionaux?

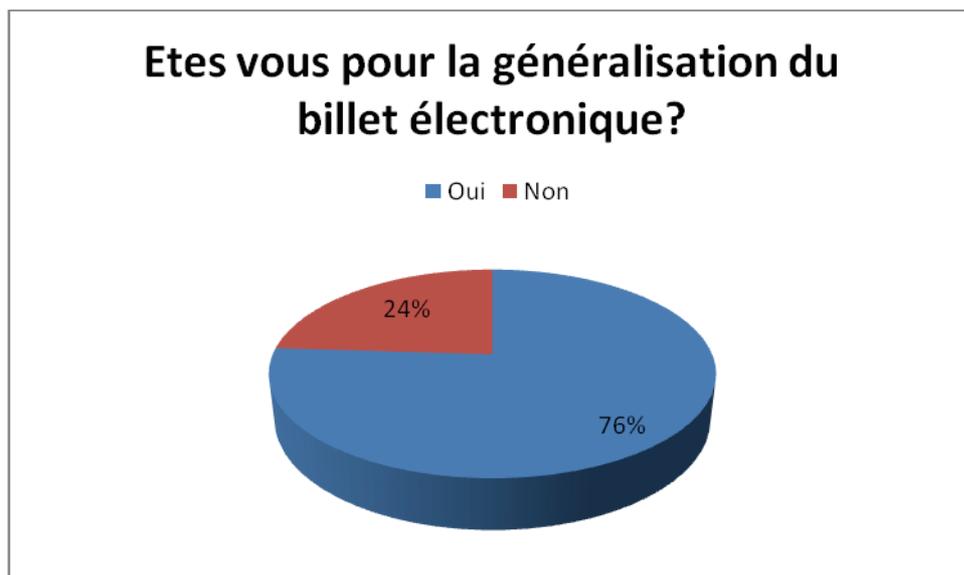


On remarque que les voyageurs sont à une très grande majorité pour la mise en place de cette accessibilité.

Mise en place du billet électronique : seriez-vous favorable à la mise en place du billet électronique sur votre destination ?

A l'étranger les ventes de billet électronique par le web sont plus importantes que les ventes de billets physiques, c'est le cas notamment en Suisse. Ainsi nous nous sommes demandé si cette généralisation pourrait intéresser les voyageurs (ou potentiels voyageurs).

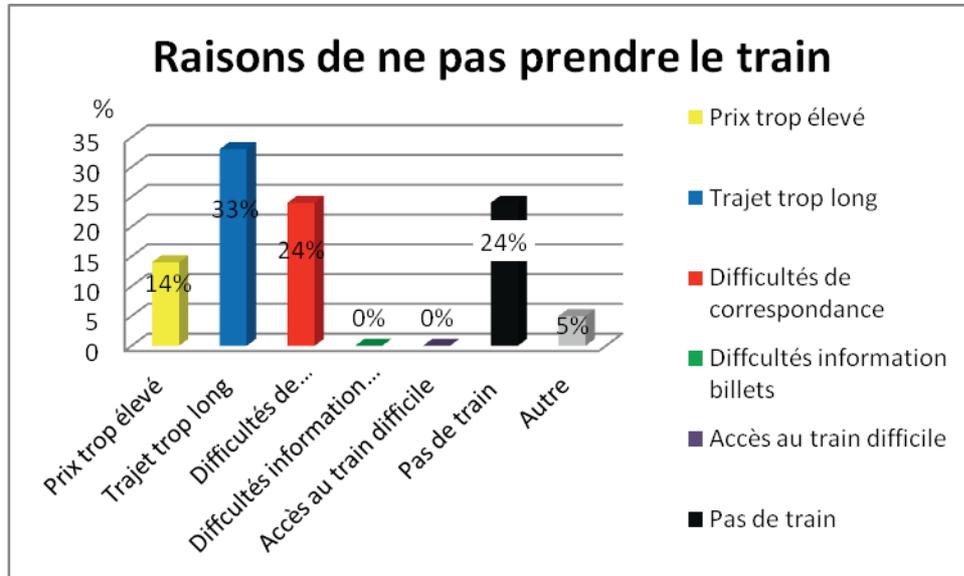
En France le billet électronique a fait son apparition sur quelques liaisons Intercités. Cependant il n'existe pas sur toutes les relations, ni s'il existe des correspondances. Nous nous sommes donc demandé si la généralisation du billet électronique était une demande de la part des voyageurs (ou futurs voyageurs). Les voyageurs sont en grande majorité pour cette extension, comme le montre le graphique ci dessous.



Raisons du choix du moyen de transport par relation

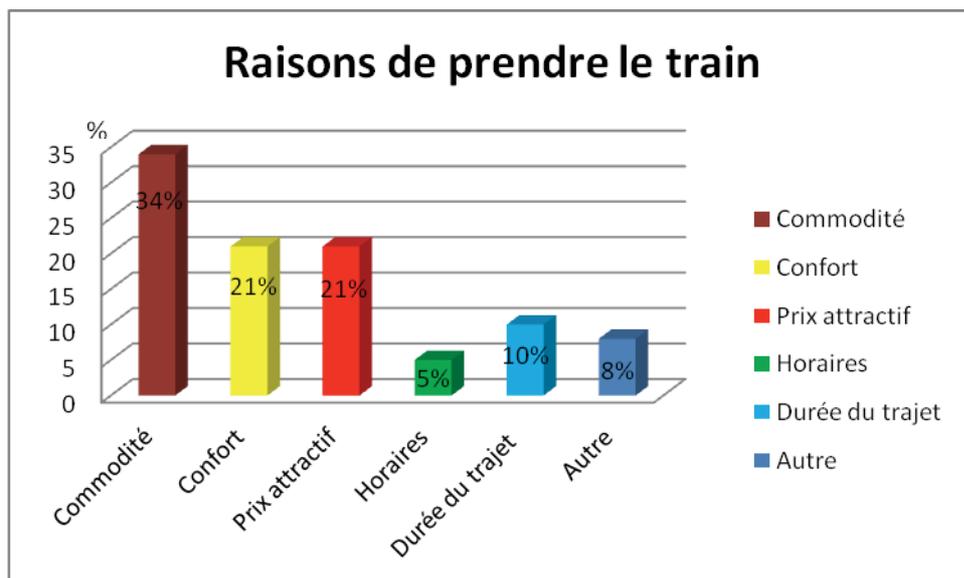
Ligne Paris-Toulouse

Raisons de non utilisation du train : Quelles raisons vous incitent à ne pas prendre le train ?



On remarque que si les voyageurs interrogés n'empruntent pas le train, ce n'est pas en raison du prix trop élevé et des difficultés de correspondances en gare, c'est le fait qu'il n'y a pas de train à l'heure du voyage souhaité.

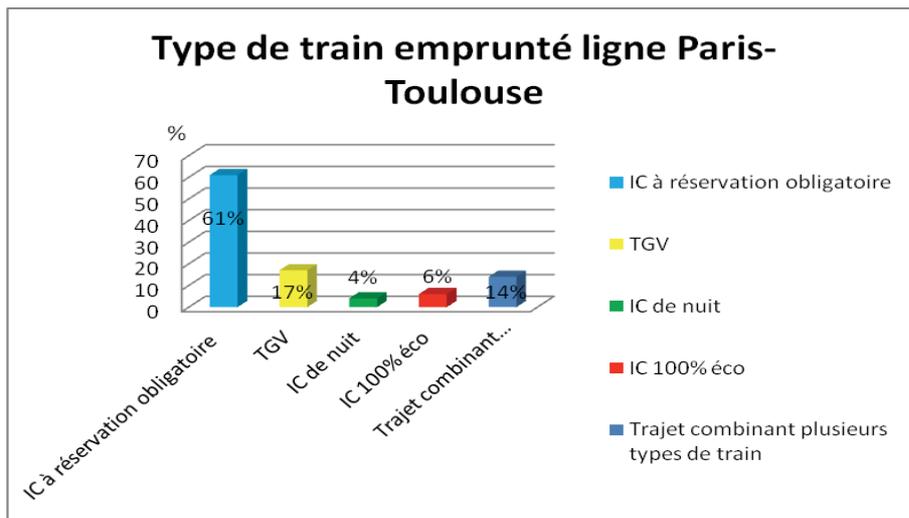
Raisons pour lesquelles les voyageurs prennent le train : Pour quelles raisons empruntez-vous le train ?



On remarque que la commodité et le prix attractif des billets sont les critères les plus importants, tout comme le confort. Ces critères sont donc les critères prédominants du choix du train sur cette relation.

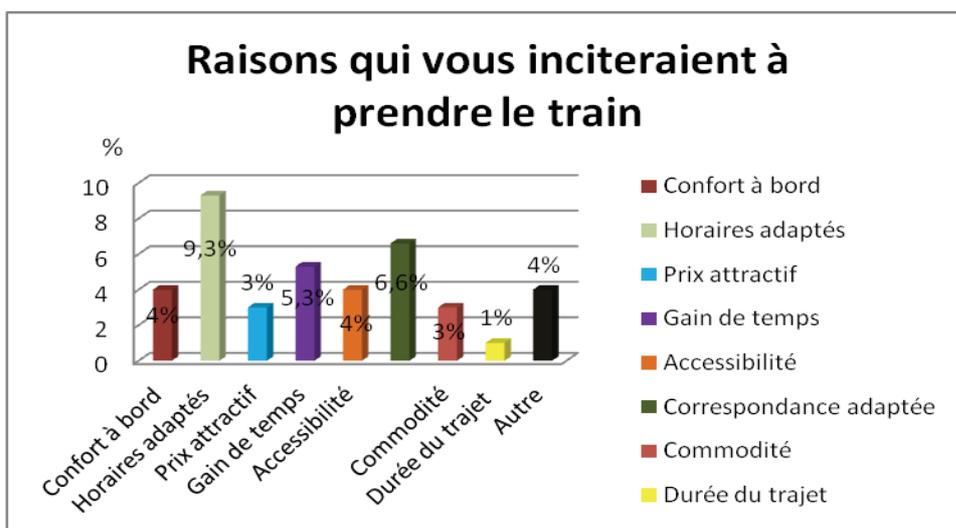
Type de train emprunté

Sur la relation Paris –Toulouse il y a plusieurs types de trains, voici lesquels les voyageurs interrogés ont le plus emprunté :



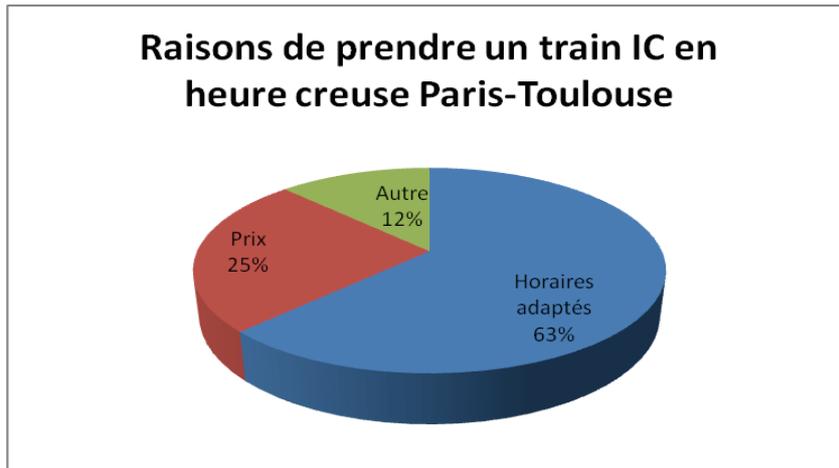
Les trains IC à réservation obligatoire comme les TGV sont très empruntés par les personnes ayant répondu au questionnaire Par contre les autres trains (TER, IC de nuit) sont peu empruntés par les personnes interrogées.

Raisons qui inciteraient à prendre un train : Quelles raisons vous inciteraient à prendre le train ?



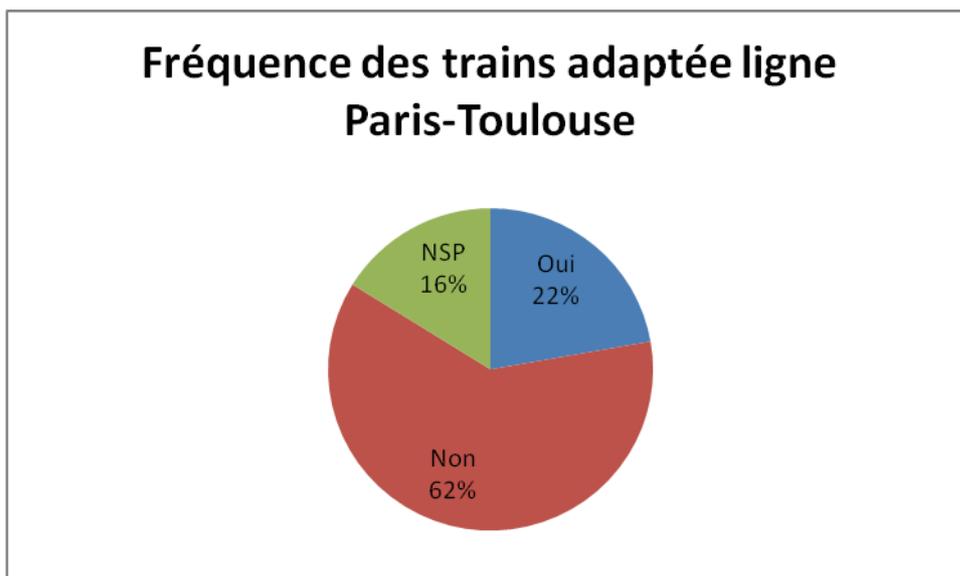
La mise en place de trains à des horaires n'existant pas actuellement, ainsi que des trains avec du confort relevé, ainsi que des correspondances adaptées sont les raisons qui reviennent le plus souvent. Ces raisons pourraient inciter des personnes ne prenant pas le train sur la ligne Paris Toulouse à l'emprunter.

Raison d'emprunter un train IC en heure creuse. Quelles sont les raisons qui vous inciteraient à emprunter un train IC en heure creuse ?



La mise en place de trains à une fréquence plus élevée est la raison principalement évoquée par les personnes interrogées.

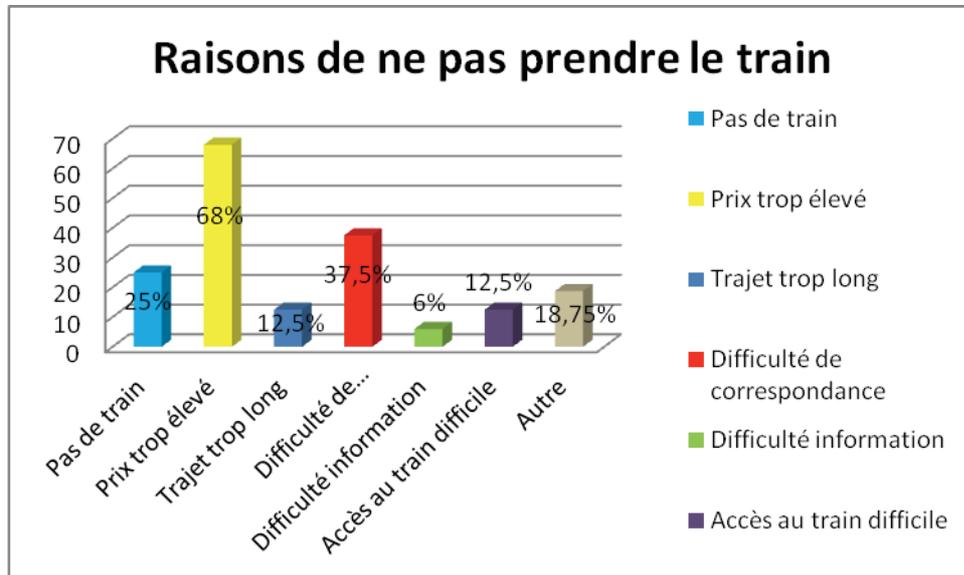
Fréquence : La fréquence des trains vous paraît-elle adaptée ?



Selon les personnes interrogées la fréquence est mal adaptée sur la ligne Paris Toulouse

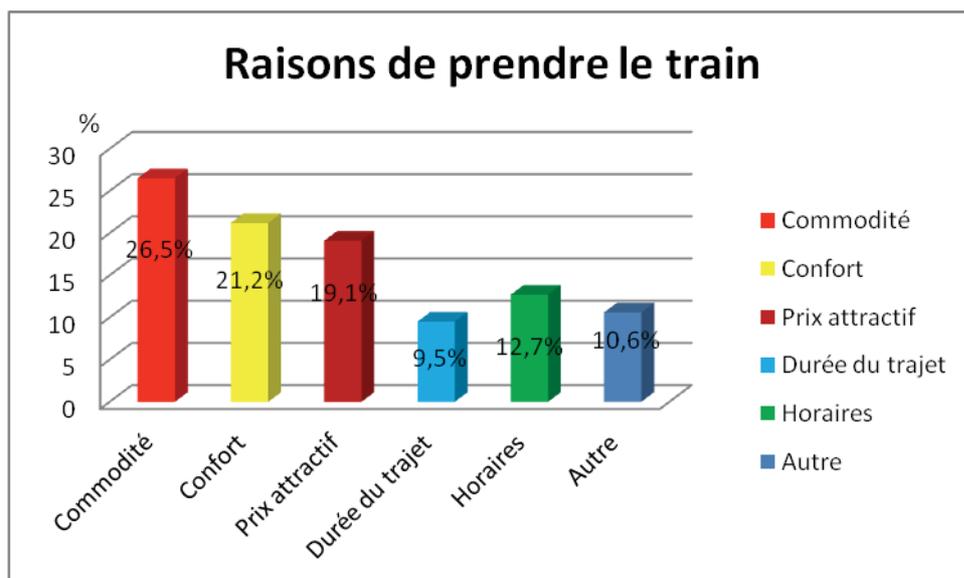
Ligne Paris-Belfort

Raisons de non utilisation du train



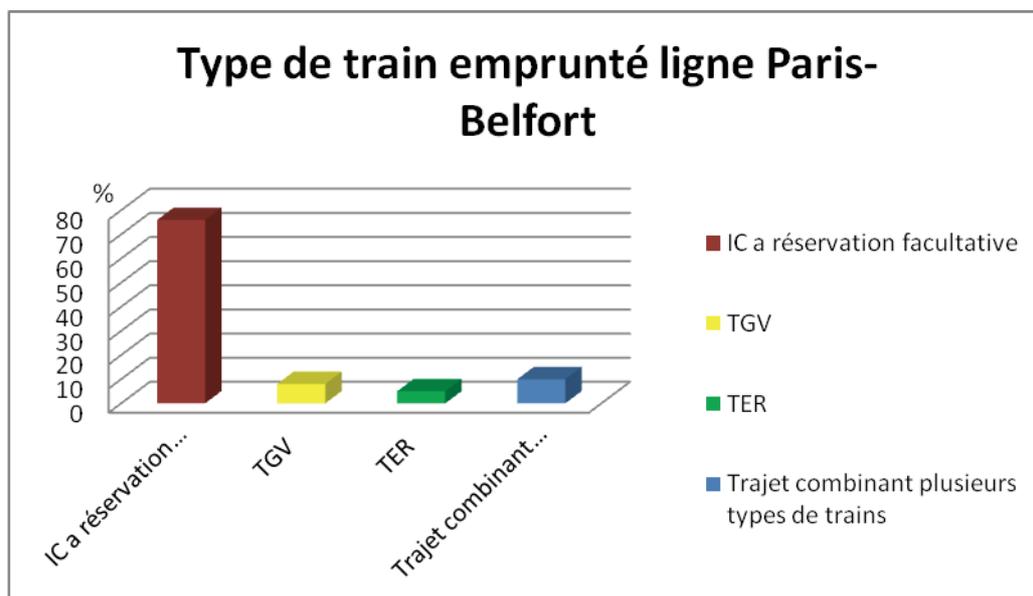
Les raisons pour lesquelles les personnes ne prennent pas le train sont le prix, les difficultés de correspondances. Cela prouve qu'il y a des horaires incohérents dans les grilles. Le fait qu'il n'y ait pas de train à l'heure souhaité est un critère aussi évoqué.

Raisons de l'utilisation du train



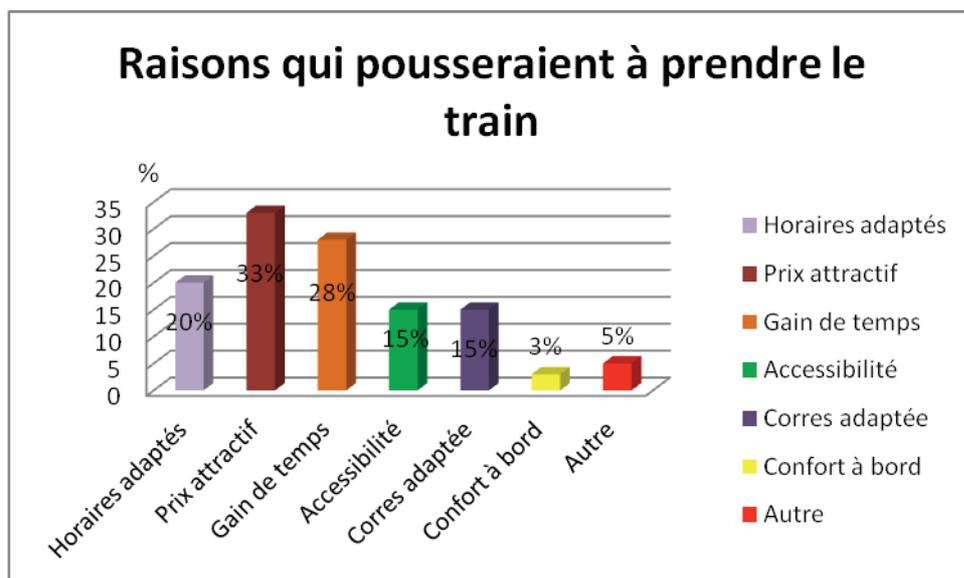
Sur la ligne Paris-Belfort les principales raisons invoquées pour l'utilisation du train sont la commodité, le confort et le prix. La commodité est un critère important, cela fait écho à ce qui est dit à la question précédente sur les correspondances adaptées.

Type de train emprunté



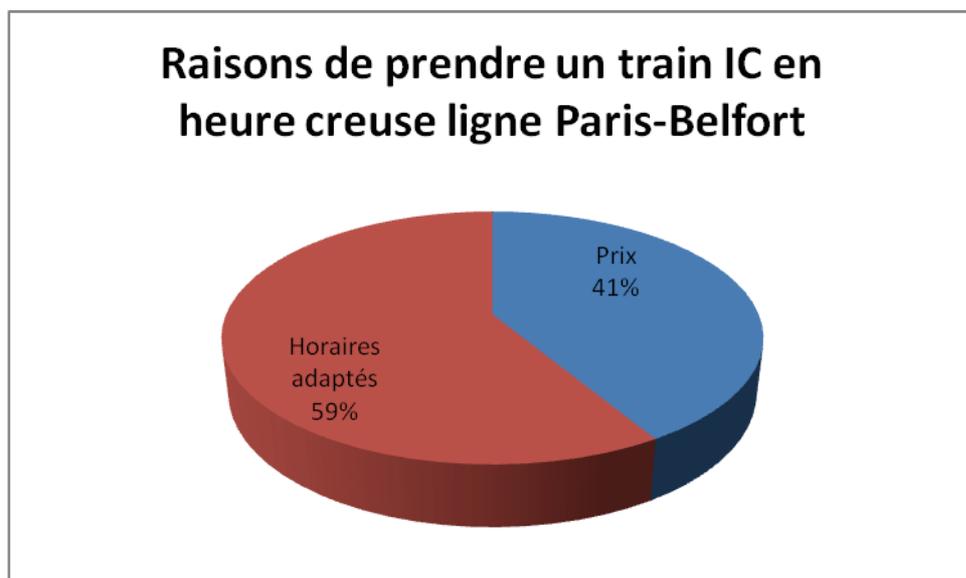
La majorité des personnes empruntent des trains IC à réservation facultative.

Raisons qui inciteraient à prendre un train



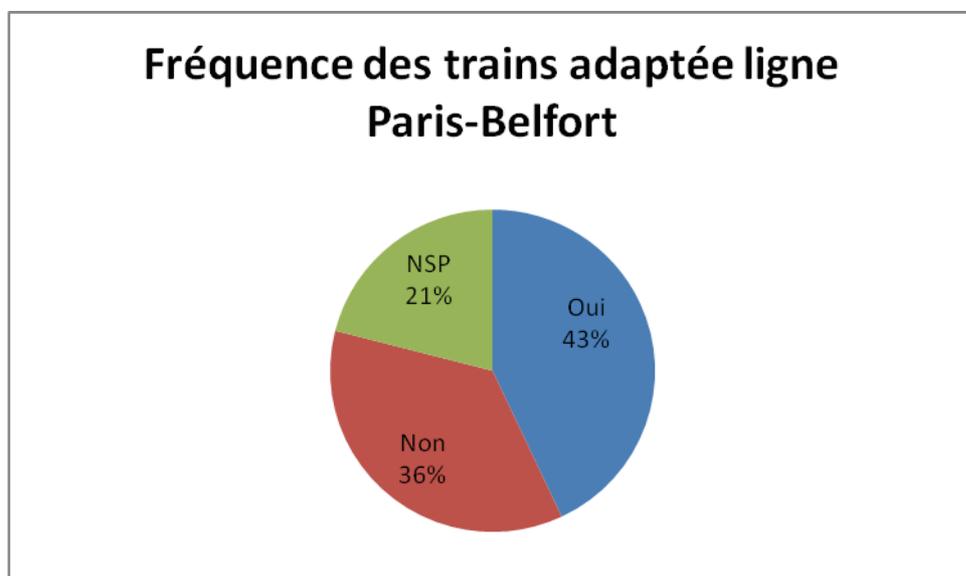
Les raisons les plus évoquées sur cette ligne sont essentiellement le prix et les horaires adaptés et le gain de temps possible procuré par le train. L'accessibilité, ainsi que les correspondances adaptées en gare sont aussi des critères que les répondants évoquent beaucoup.

Raisons de prendre un train IC en heure creuse



Le prix et les horaires sont à peu près à parts égales pour la ligne Paris-Belfort. On voit bien que la mise en place de trains à des horaires adaptés est importante pour augmenter la fréquentation des trains en heure creuse.

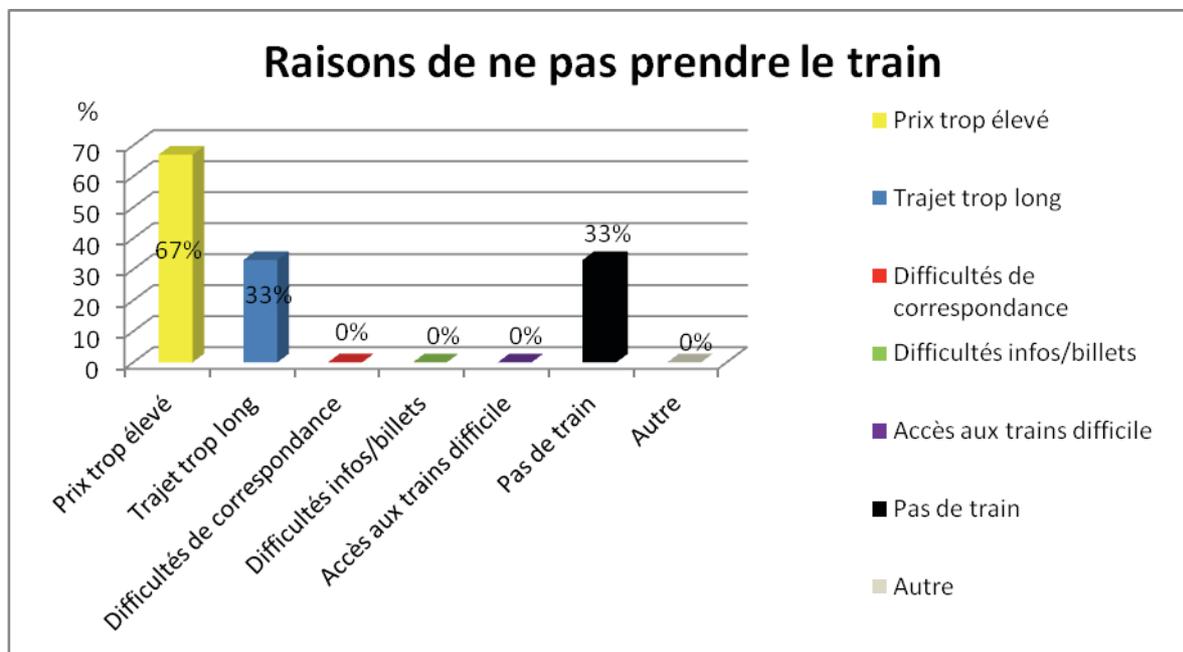
Fréquence



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

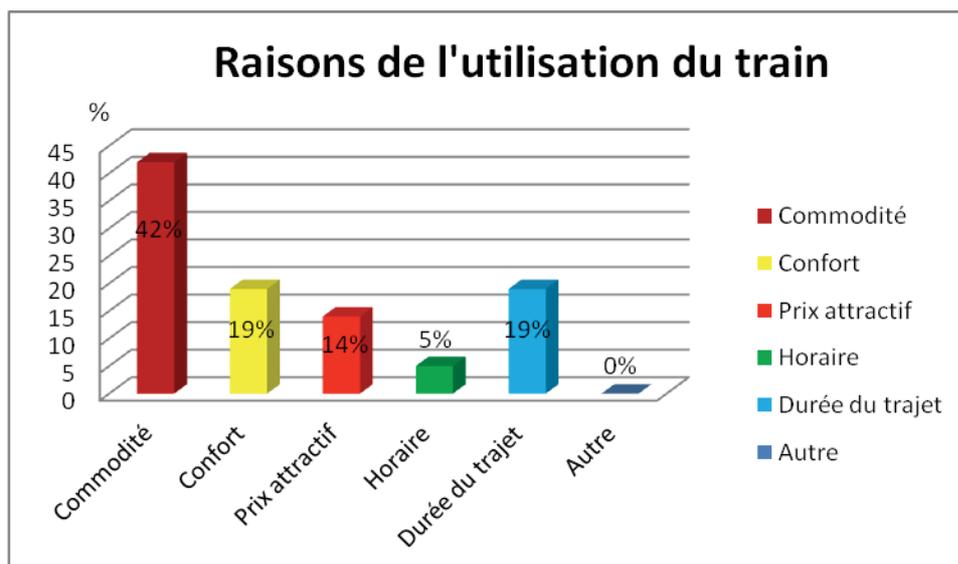
Ligne Paris-Clermont

Raisons de ne pas emprunter le train



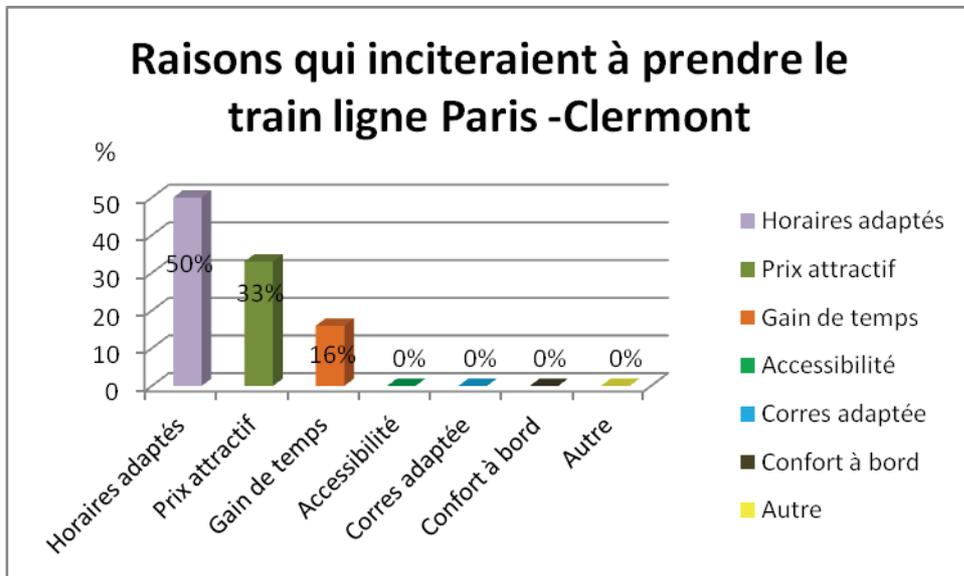
On peut voir sur le graphique que la longueur du trajet, le prix trop élevé sont les raisons les plus évoquées concernant la non utilisation du train. Le nombre de réponses « pas de train » interpelle et nécessite une analyse de la grille horaire actuelle, vu qu'on dispose de 8 allers-retours.

Raisons de l'utilisation du train



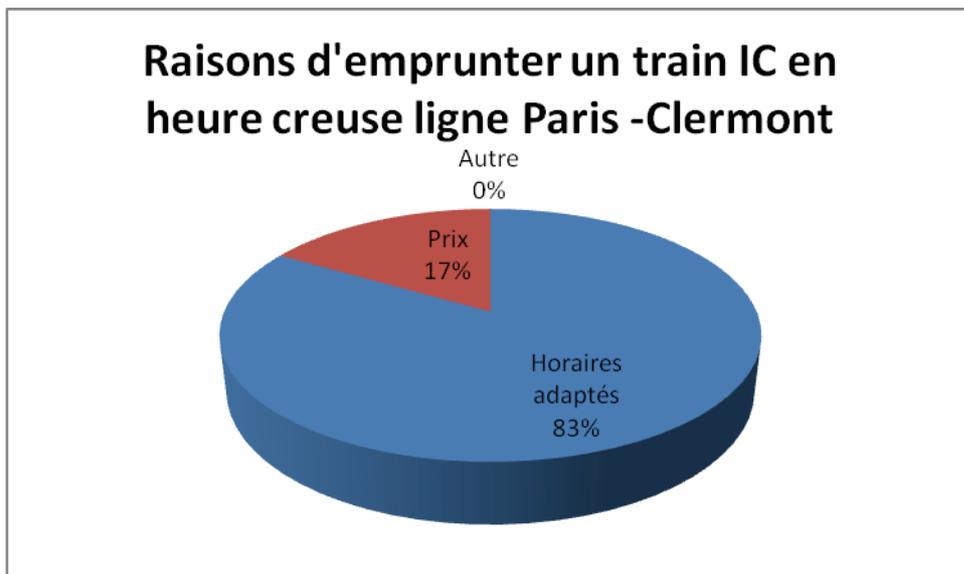
Les critères évoqués pour prendre le train sur la relation Paris-Clermont sont principalement la commodité, le confort et la durée du trajet. Les horaires et les prix ne sont donc pas les raisons principales de ce choix.

Raisons qui inciteraient à prendre le train



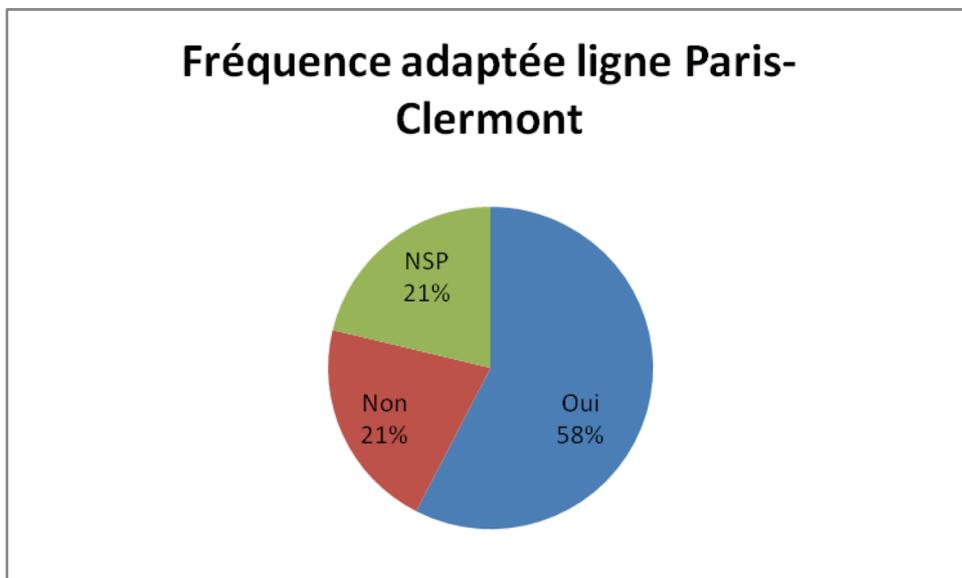
Les horaires adaptés ainsi que des prix attractifs, sont les critères prédominants. Le gain de temps est également évoqué.

Raisons qui inciteraient à prendre un train IC en heure creuse



Les personnes évoquent sur cette ligne les horaires et emprunteraient un train IC en heure creuse si les horaires étaient adaptés. Le prix est une raison très minoritaire sur cette ligne.

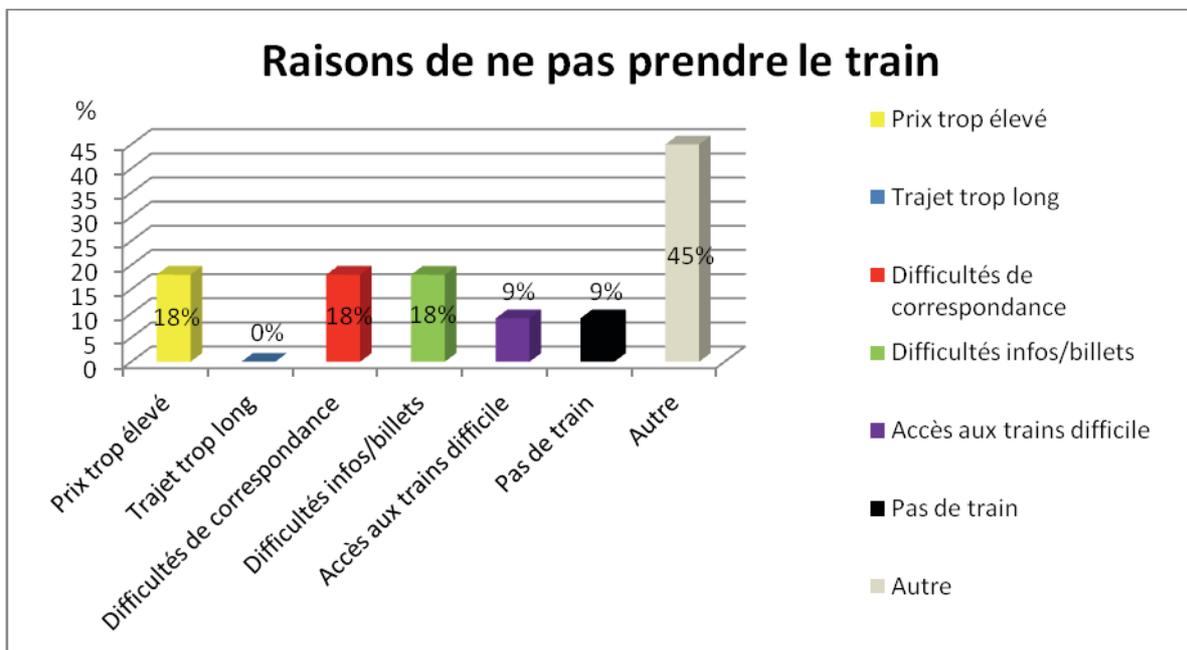
Fréquence des trains



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.

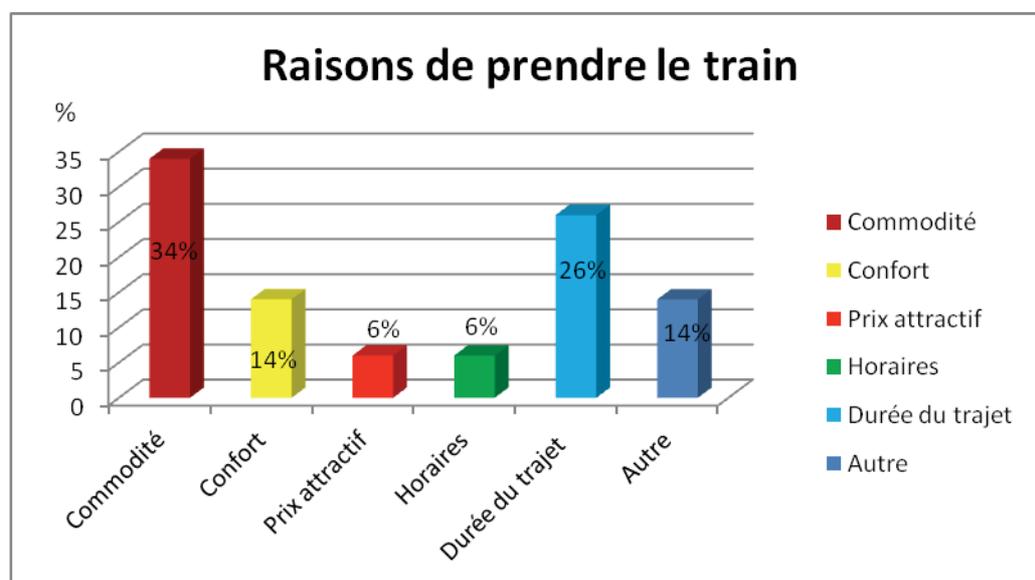
Ligne Paris-Cherbourg

Raisons de ne pas emprunter le train



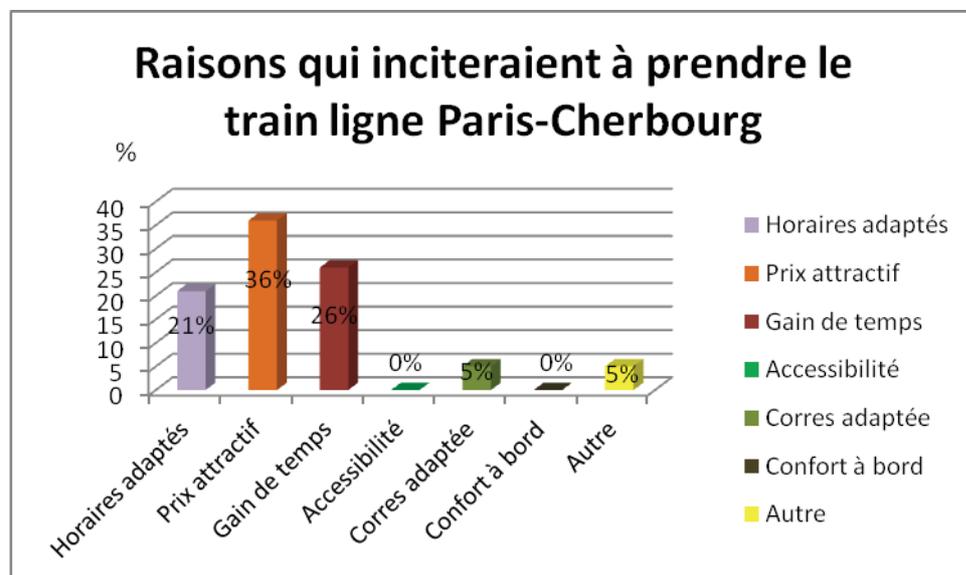
Sur la ligne Paris-Cherbourg, les personnes n'empruntent pas le train à cause de la longueur du trajet, des difficultés de correspondance et d'accès à la gare et pour des raisons autres (besoin d'une voiture sur place).

Raisons d'utilisation du train



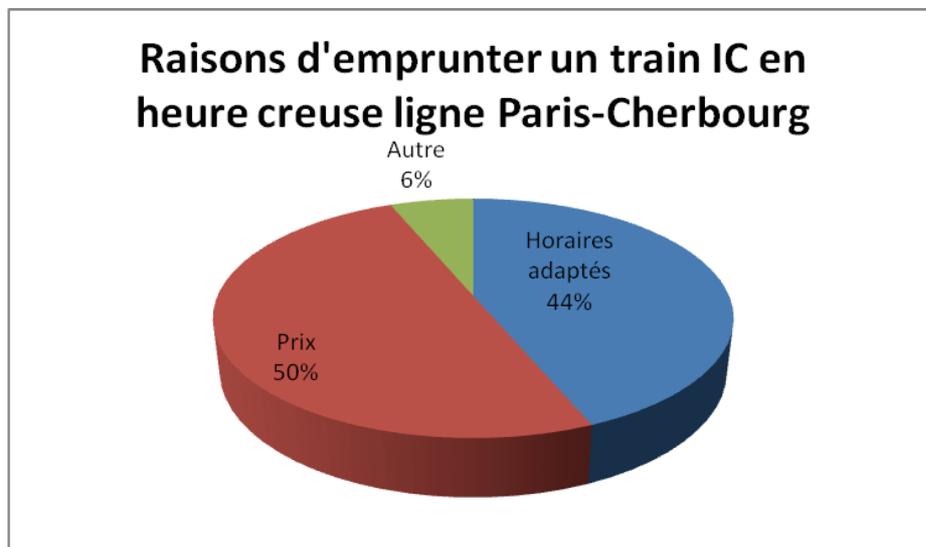
Les raisons invoquées pour l'emprunt du train sont essentiellement la commodité, le confort et la durée du trajet. La commodité ressort une nouvelle fois comme critère prédominant de choix d'un mode de transport.

Raisons qui inciteraient à prendre le train



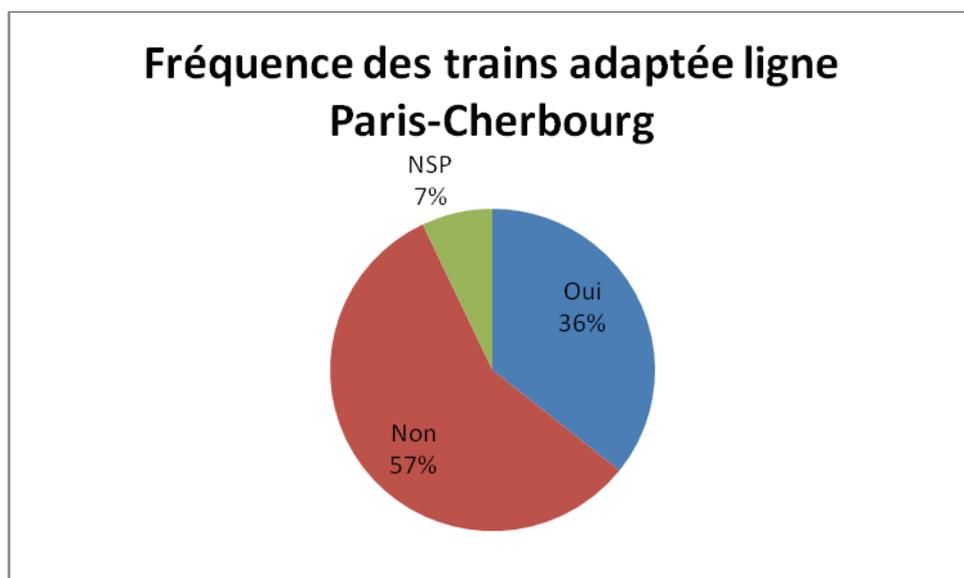
Sur la ligne Paris –Cherbourg ce sont des prix attractifs et un gain de temps qui inciteraient les personnes à prendre le train. Les horaires adaptés font également partie des raisons que les personnes évoquent le plus.

Raisons qui inciteraient à prendre un train IC en heure creuse



Les personnes interrogées souhaiteraient de meilleurs prix en majorité et des horaires adaptés pour emprunter les trains IC en heure creuse.

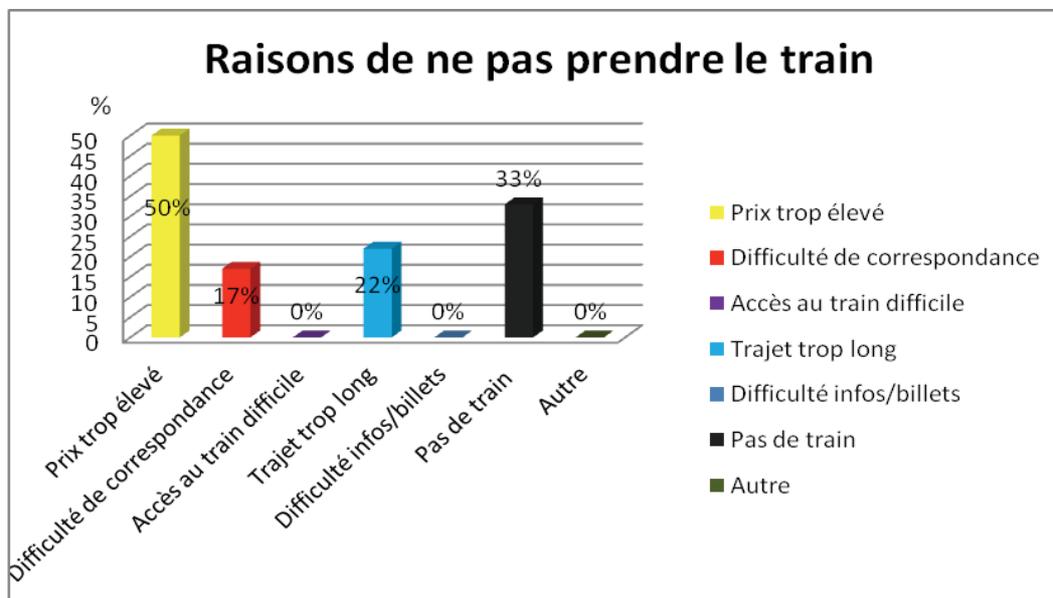
Fréquence



La majorité des personnes sur la ligne Paris-Cherbourg pensent que la fréquence des trains n'est pas adaptée sur la ligne Paris-Cherbourg. Ce résultat est à relativiser, compte tenu du taux élevé de réponses de pendulaires sur la liaison entre Paris et Caen.

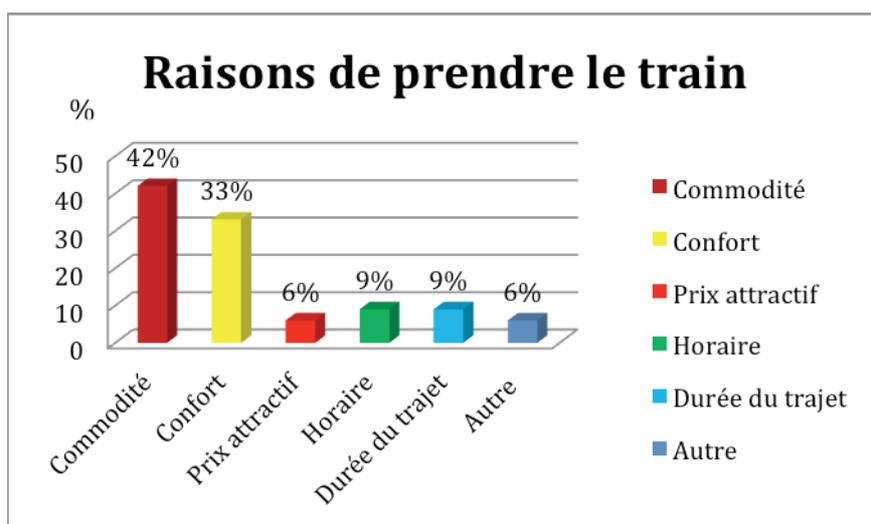
Ligne Bordeaux-Nantes

Raisons de ne pas emprunter le train



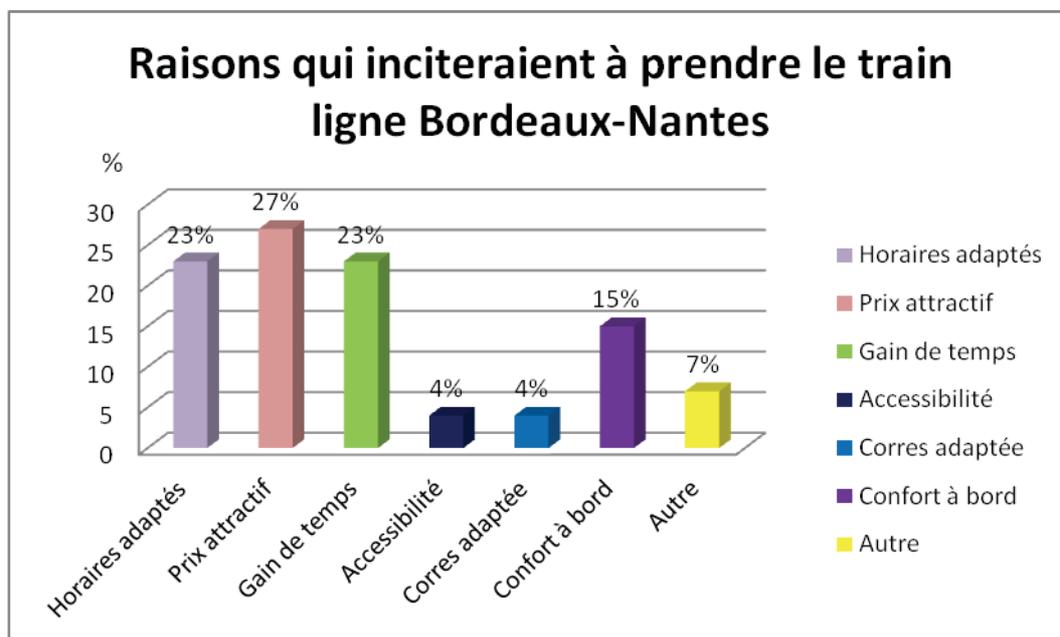
Sur le graphique on voit que les principales raisons qui incitent les personnes à ne pas prendre le train sont le trajet trop long et le prix trop élevé. L'autre raison principale est la carence de train aux heures désirées pour le(s) voyage(s).

Raisons de prendre le train



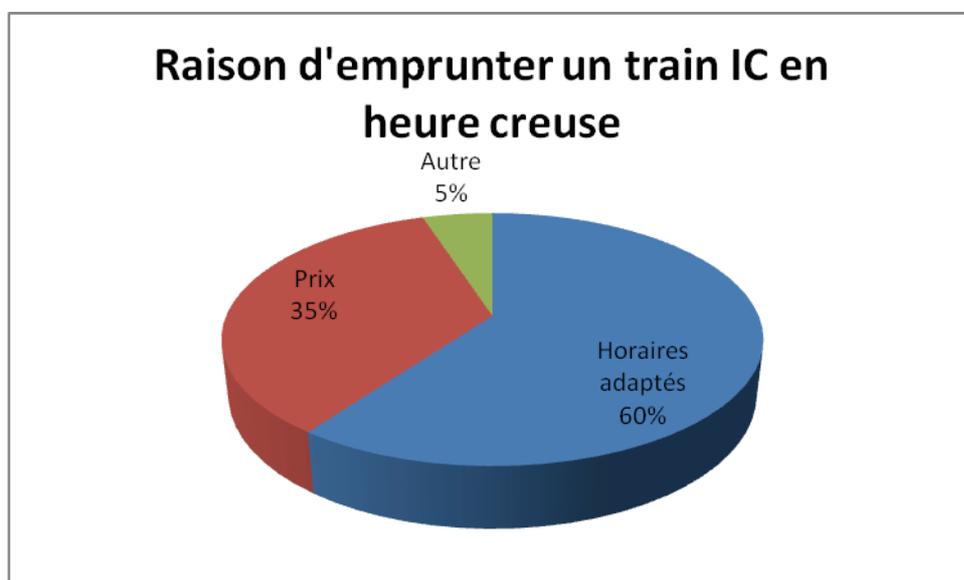
Les personnes disent emprunter le train pour la commodité du trajet et le confort. Comme nous l'avons déjà signalé, la commodité est une raison souvent signalée par les répondants.

Raisons qui inciteraient à prendre le train



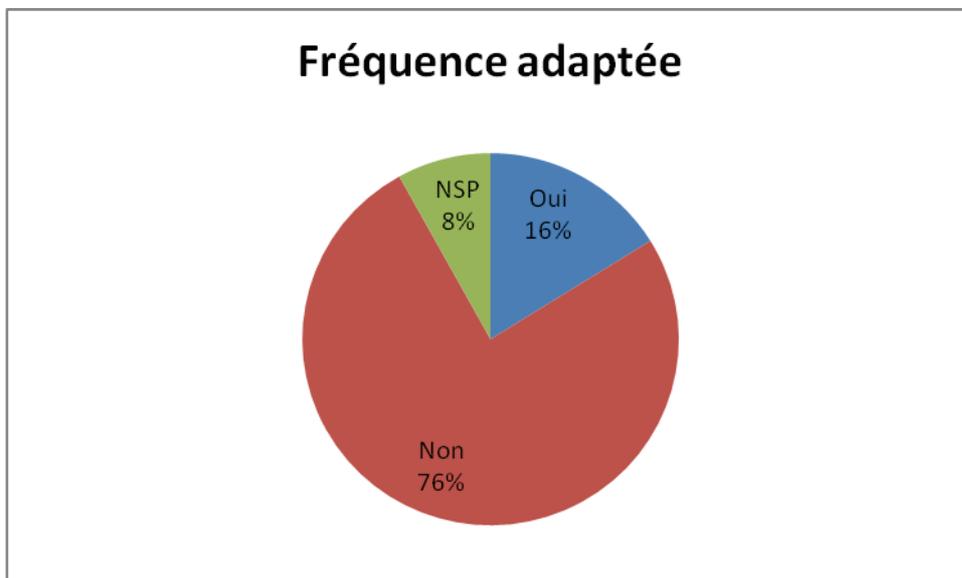
Sur la ligne Bordeaux-Nantes les critères prédominants pour le choix du train sont la mise en place de trains plus fréquents et de meilleurs prix. Le gain de temps peut aussi inciter à prendre le train, tout comme la mise en place de meilleures correspondances.

Raisons qui inciteraient à prendre un train IC en heure creuse



La principale raison évoquée pour emprunter un train IC en heure creuse sur la ligne Bordeaux-Nantes est la mise en place de trains à des horaires adaptés, par exemple en mettant des trains à des heures où il n'en n'existe pas actuellement.

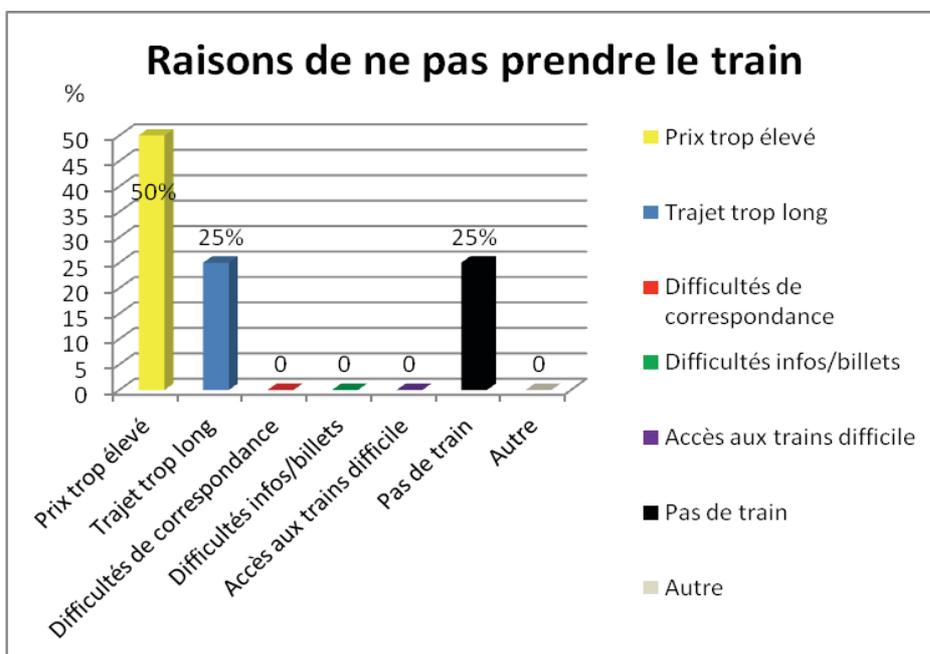
Fréquence



Sur la ligne Bordeaux-Nantes les personnes pensent que les fréquences actuelles ne sont pas adaptées.

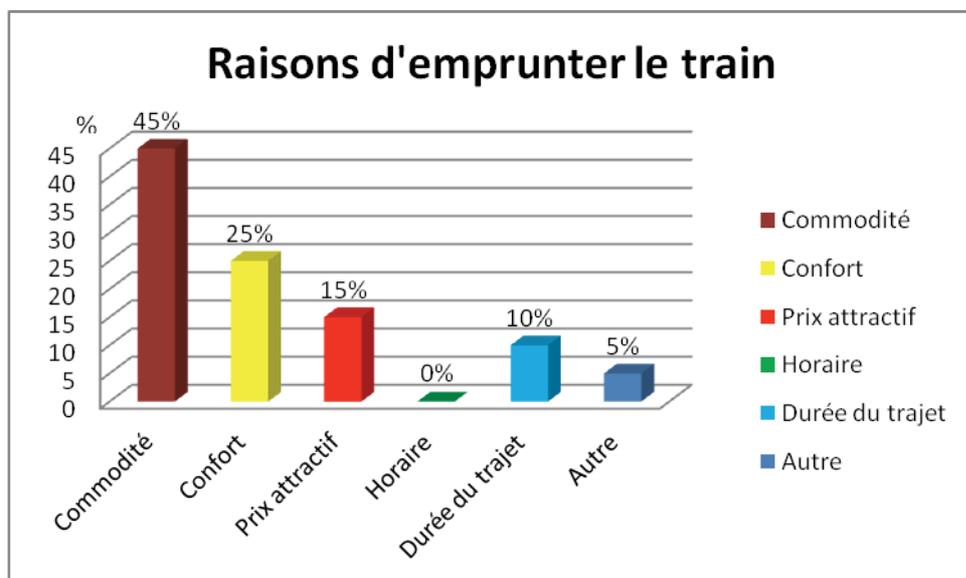
Ligne Bordeaux-Marseille

Raisons de ne pas emprunter le train



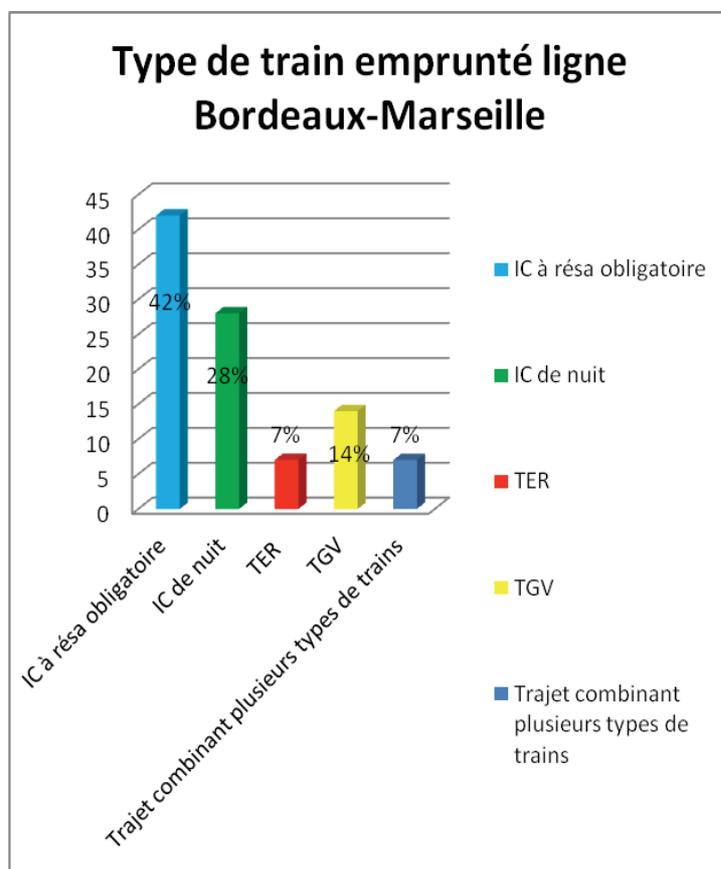
Les principales raisons qui amènent les personnes à ne pas prendre le train sont le prix, et le fait que le trajet est trop long.

Raisons de prendre le train



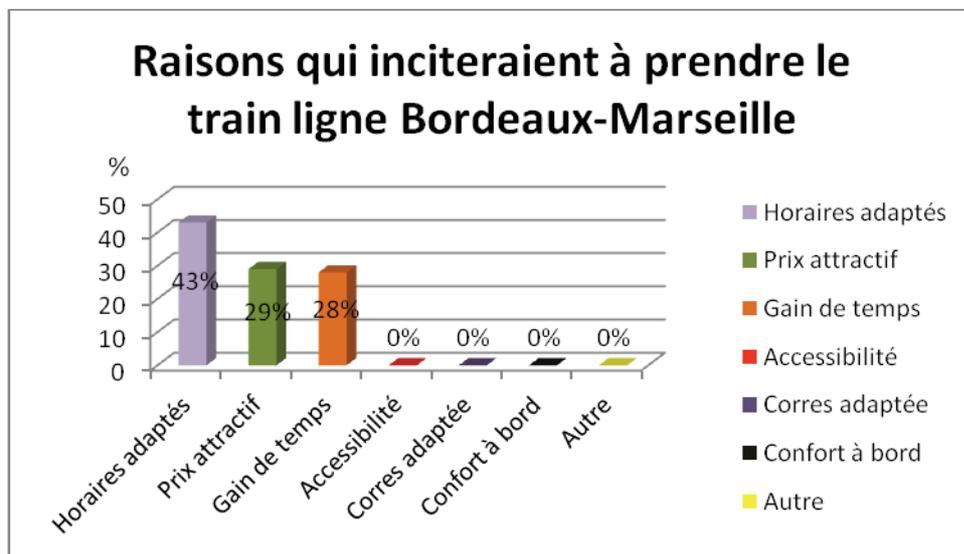
Le confort, les prix attractifs et la durée du trajet sont les principales raisons données par les personnes pour emprunter le train

Type de train emprunté



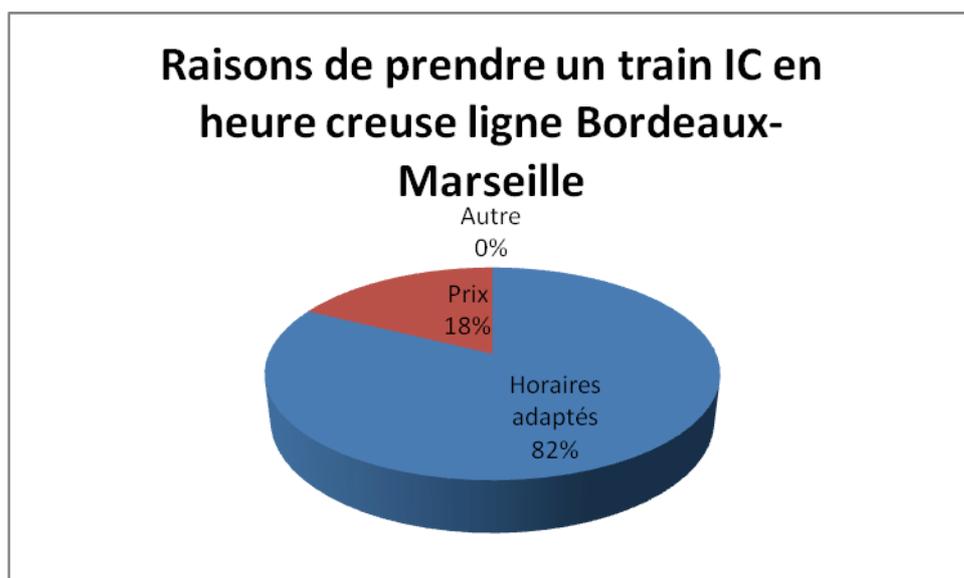
Le type de train emprunté sur la ligne Bordeaux-Marseille est en majorité le train Intercités à réservation obligatoire et de nuit suivi par le TGV et le TER.

Raisons qui inciteraient à prendre le train



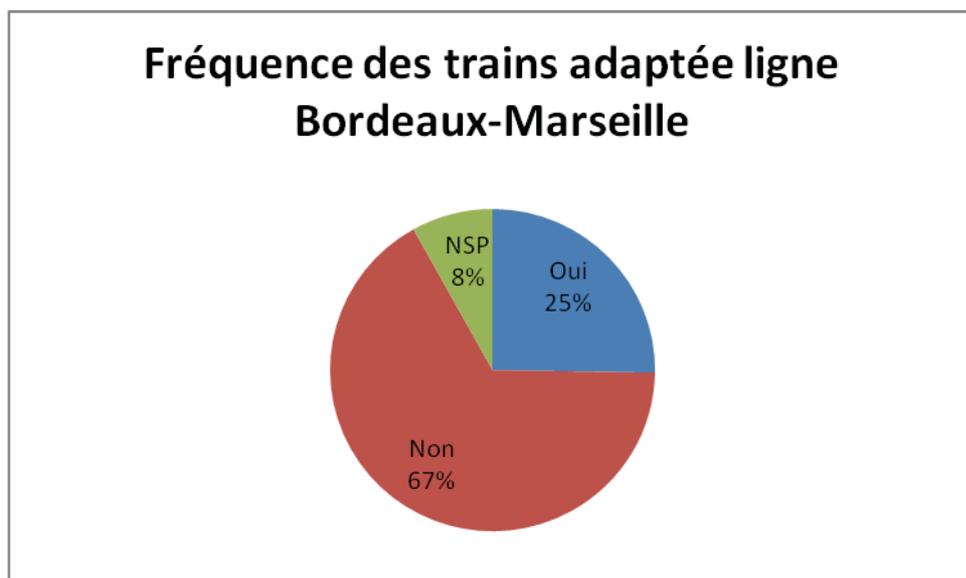
Les personnes interrogées sur la ligne Bordeaux-Marseille répondent qu'elles utiliseraient le train si les prix mis en place étaient plus attractifs, la mise en place de trains à des horaires qui n'existent pas actuellement. Le gain de temps est une nouvelle fois aussi une raison prédominante dans ce choix.

Raisons de prendre un train IC en heure creuse



Les horaires sont un critère important pour le choix d'un train IC en heure creuse sur cette ligne. Les prix sont, comme sur d'autres lignes, un critère mineur dans la décision des personnes interrogées.

Fréquence



Sur la ligne Bordeaux-Marseille la majorité des personnes interrogées considèrent que la fréquence des trains est mal adaptée. La majorité des trajets est constituée par du trafic de cabotage intermédiaire qui nécessite des fréquences bien plus élevées.

2.3 SYNTHÈSE DU TRAITEMENT DES QUESTIONNAIRES

➤ Le public ayant répondu à notre questionnaire est majoritairement un public loisir, il y a malgré tout une part de professionnel dans celui-ci.

Les personnes qui n'empruntent pas le train le font pour des raisons, soit de trajet trop long, soit de prix trop élevé, ce qui traduit le sous investissement dont a souffert le réseau emprunté.

Les personnes qui empruntent le train le font pour des raisons de commodité et de confort. On note que, pour ces personnes, le prix n'est pas la raison principale du choix de ce mode de transport.

➤ Les voyageurs pensent globalement que l'information faite sur les trains Intercités est bonne, tant au niveau des tarifs, qu'au niveau de l'information générale sur les trains (horaires, services à bord etc.).

➤ Les raisons qui inciteraient les personnes n'utilisant pas les trains IC à les emprunter seraient des horaires adaptés, c'est-à-dire des trains à des horaires n'existant pas actuellement. Les gains de temps sont aussi souvent cités (ce constat est encore plus élevé sur les lignes Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Marseille).

➤ Au sujet des fréquences de trains, on note de grandes divergences entre les lignes. Sur la moitié des lignes environ, les personnes considèrent que la fréquence des trains est adaptée, en revanche, sur l'autre moitié, c'est le contraire (même sur des lignes où les fréquences semblent correctes).

➤ Pour augmenter la fréquentation des trains IC en heure creuse, la question des horaires est le plus souvent mise en avant. La question du prix varie selon les lignes, les lignes bénéficiant de trajets alternatifs en TGV (par exemple Paris-Belfort) mettent la question du prix encore plus en avant que les autres lignes.

➤ Au niveau du confort à bord, les personnes plébiscitent des sièges confortables, de la restauration à bord et des prises de courant. On note que les éléments invoqués sont encore inexistant, ou peu présents sur certaines lignes (essentiellement lignes où les trains IC sont sans réservation ou à réservation facultative).

➤ Les voyageurs jugent globalement assez mal les correspondances entre les trains et les transports urbains ou régionaux (TER). Ils sont globalement pour la généralisation du billet électronique.

2.4 RESEAU PRESENTANT UN POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT

2.4.1 PRINCIPES DES DESSERTES

Essentiellement pour **les lignes radiales**, la FNAUT donne la priorité au **concept de « desserte par zones »**. Ce concept recouvre une double politique d'arrêts permettant à la fois des relations rapides sans arrêt entre grands pôles et des relations de cabotage à arrêts plus fréquents entre « villes moyennes ». Ces deux catégories peuvent être assurées par un même train à caractère « mixte ». Ce modèle est proposé pour les radiales, à l'exemple de Paris – Cherbourg :

- rapide Paris – Caen – caboteur Cherbourg,
- caboteur Paris – Caen en correspondance immédiate à Caen pour Cherbourg.

Ce schéma présente 3 avantages :

- dessertes province – province rapides, faciles et valorisant l'équilibre du territoire,
- amélioration du coefficient de remplissage des TET à longue distance en fin de parcours,
- à Caen, le rapide arrive à voie libre du caboteur : un retard modéré de celui-ci entraîne un retard modéré de celui-là et conduit à assurer une certaine forme de garantie de correspondance.

Un schéma analogue est proposé pour le POLT à Limoges/Brive et sur Paris – Clermont-Ferrand à Nevers.

Pour Paris – Clermont-Ferrand (aire urbaine de 460 000 habitants contre 120 000 habitants à Cherbourg), des variantes peuvent être étudiées parce que le trafic potentiel côté province est plus important :

- l'amélioration des dessertes rapides Paris – Nevers – Clermont-Ferrand, à partir de trains à tranches multiples ;
- une meilleure organisation des relations de cabotage, particulièrement entre Paris et Nevers avec possibilité de rééquilibrage de la desserte de certaines villes entre TET et TER.

A noter que ce principe proposé pour les TET est déjà appliqué aux TGV, par exemple Paris – Bordeaux sans arrêt et cabotage jusqu'à Tarbes ou Hendaye.

De même, le principe des TGV caboteurs Paris – Bordeaux circulant avant – et non après – les TGV sans arrêt pour assurer une correspondance immédiate est en cours d'étude pour la mise en service de la LGV SEA en 2017.

Pour les lignes radiales les horaires doivent **intégrer le besoin d'une bonne desserte de la destination côté province.**

C'est une attente légitime en matière d'équilibre du territoire que le maillage du réseau permet de valoriser. Le trafic potentiel est certes plus limité qu'avec Paris, mais la confection des horaires à partir de « nœuds » de correspondance contribue à créer de nouveaux trafics : « étoiles » de Clermont-Ferrand (Aurillac, ligne des Causses et des Cévennes, Le Puy...) et de Toulouse (Agen, Piémont pyrénéen, Narbonne et Arc méditerranéen). Ceci impose une programmation coordonnée entre les TET et les TER de la région considérée.

C'est aussi valable pour les étoiles moins peuplées, mais qui ont un rôle important dans le maillage du réseau, comme Nevers/Saincaize entre Paris – Clermont-Ferrand et Tours – Lyon/Dijon ou Saintes entre Nantes et Bordeaux et Angoulême/La Rochelle/Royan. Le maillage du réseau présente aussi un intérêt à ses extrémités, vers les pays limitrophes.

Tous les points de correspondance du TET contribuent en fait à l'alimenter et à irriguer le territoire, en fonction de la qualité des correspondances. Les liaisons TET seraient à préciser dans le cadre d'une étude par axe avec les régions concernées, intégrant les correspondances.

Pour les lignes transversales qui ont souvent un caractère « multipolaire » plus marqué que pour les radiales, cette attente se décline. **La grille horaire doit être établie à partir de « points de rendez-vous privilégiés »** dans les agglomérations principales pour favoriser des séjours d'une journée ou d'une demi-journée ou des déplacements en cours de journée pour des voyages à caractère plutôt privé. Les meilleurs horaires doivent donc correspondre à des arrivées en début de matinée, fin de matinée, début d'après-midi... tout en prenant en compte les possibilités de correspondances avec les radiales (à Vierzon, Toulouse, Moulins...) Ces agglomérations principales sont aussi celles qui disposent de correspondances périurbaines et régionales permettant d'élargir l'impact du TET.

Le concept de ville moyenne est à adapter selon les zones géographiques et la densité des dessertes, l'éloignement des autres gares.

Pour une population donnée, il est évident qu'une agglomération a d'autant plus d'importance que la zone géographique où elle se situe est faiblement peuplée et mal desservie.

Par exemple sur Nantes – Bordeaux, Luçon (aire urbaine de 11 000 habitants) est desservie par tous les TET, parce que la ville, est éloignée des arrêts voisins (par la route, la Roche-sur-Yon à 32 km et la Rochelle à 50 km), et de plus mal servie par les TER (par car essentiellement), mais dessert Fontenay (AU de 25 000 habitants sans train) et un littoral touristique, alors que, sur Toulouse – Marseille, Lunel (aire urbaine de 29 000 habitants) n'est desservie que par des TER en correspondance, mais qui sont fréquents sur l'axe majeur languedocien, qui dessert une zone peuplée.

Dans une logique d'équilibre du territoire, les villes moyennes ont un besoin minimum de fréquences au confort grandes lignes, notamment sur les longues distances avec Paris ou les métropoles.

Dans de telles zones à faible trafic potentiel, il n'est pas raisonnable de multiplier les fréquences, ce qui revient à admettre que certaines circulations peuvent avoir un caractère mixte TET – TER interrégional rapide.

Le « schéma suisse », dans lequel certaines villes moyennes n'ont qu'un statut TER, n'est que rarement viable en France faute de cadencement horaire systématique, d'uniformisation des missions et d'une densité suffisante qui garantit la proximité entre villes moyennes et grandes gares.

Par exemple, selon ce principe de mixité, avec 3 sillons TET et 4 TER entre Issoudun et Limoges, Issoudun peut disposer de 3 relations directes avec Paris et de 7 avec Limoges alors qu'ils ne disposerait que de 3 correspondances avec Paris et de 4 trains directs seulement pour Limoges, selon le « schéma suisse »...

En conséquence, **les villes moyennes doivent bénéficier d'un statut mixte: un minimum de trains directs selon l'importance de la ville, le complément de relations par correspondance.**

Exemple : avec la grille proposée pour Bordeaux – Nice, Carcassonne dispose de 4 allers retours directs pour Bordeaux, les autres relations étant assurées par correspondances.

A noter que ce principe d'exploitation donne toute satisfaction avec les TGV.

Montélimar dispose de 4 TGV directs pour Paris, Perpignan 5, Nice 6, les autres relations étant obtenues par correspondances, respectivement à Lyon, Montpellier et Marseille.

Sur les OD à trafic potentiel plus limité, le sillon unique de type caboteur pour les TET est acceptable pour les TET avec un compromis à définir pour le nombre d'arrêts. Exemple : Nantes – Bordeaux dont une desserte « idéale » devrait comporter des TET rapides ne desservant que La Roche-sur-Yon, La Rochelle, Rochefort et Saintes en complément de TER interrégionaux et de TER omnibus, en périurbain en particulier.

L'arrêt à Luçon, est entré dans les mœurs et n'a pas lieu d'être remis en cause, par contre l'arrêt systématique de Jonzac relativement récent ne semble pas avoir un trafic suffisant pour être maintenu systématiquement d'autant plus que le service TER entre Bordeaux et Saintes est consistant.

Il est important de prévoir des prolongements de parcours directs ou en correspondance pour augmenter le trafic des lignes à trafic moyen.

Exemples :

- Nantes – Bordeaux doit établir des relations Bretagne (Quimper et Rennes) – Sud-Ouest (Espagne, Pyrénées, Bassin toulousain) ; la fréquentation de la ligne Nantes – Bordeaux sera améliorée si les horaires permettent d'assurer facilement des trafics complémentaires tels que Quimper – La Rochelle, Nantes – Toulouse... ;
- Caen – Tours ne doit pas être segmenté au Mans et doit assurer une desserte longue distance (en principe sur la base de 3 liaisons quotidiennes) Normandie – Sud-Ouest (sans passer par Paris) par correspondance rapide à Saint-Pierre-des-Corps, donc à desservir avant Tours ;
- Hendaye – Toulouse ne doit pas être exploité comme une ligne interrégionale, mais doit établir des relations nationales vers l'Arc méditerranéen et le Sillon rhodanien.
- POLT : outre le cas des antennes évoquées (Périgueux, Aurillac, Rodez), le prolongement d'un TET jusqu'à Cerbère permet de réaliser une bonne liaison Centre – Limousin – Méditerranée.

Pour que ces prolongements soient correctement assurés, la confection des horaires doit appliquer les principes du cadencement en valorisant le concept de nœuds de correspondances TET-TER et TER –TER, la coordination entre les différentes AOT et la SNCF étant assurée par le gestionnaire du réseau.

Il ne faut toutefois pas être esclave de ce cadencement en alignant les sillons des TET (peu d'arrêts), sur les TER avec beaucoup d'arrêts (cas regrettables de certaines lignes actuellement).

Certains « prolongements de parcours » directs sont indispensables pour quelques OD à longue ou très longue distance qui justifient une à deux relations directes quotidiennes, les autres relations (concernant essentiellement des parcours partiels) étant assurées par correspondances. Piémont pyrénéen – Marseille (Nice) / Lyon (Genève)... Cette attente forte rend indispensable la **conception des horaires selon le principe de l'« isofonctionnalité »**. Elle suppose que, ici encore, les horaires ne soient pas être conçus « par ligne » mais à partir de « nœuds », soit par correspondances, soit dans certains cas, par relations directes.

La conception des horaires doit valoriser l'exploitation d'un réseau maillé.

L'enjeu consiste, à l'occasion de la refonte des horaires liée à la mise en service des LGV Pays de la Loire et Sud-Europe-Atlantique, à **améliorer les relations province – province communes à plusieurs axes**, aujourd'hui insuffisamment prises en compte et, en sous produit, à améliorer le coefficient d'occupation et donc la viabilité économique des TET.

La conception des horaires des lignes étudiées permet de valoriser des axes tels qu'Arc atlantique – Arc méditerranéen, Piémont pyrénéen – Méditerranée et vallée du Rhône, Centre-Limousin vers le Sud-Ouest et le Sud Est mais aussi vers la Bretagne et le Bassin lyonnais.

De nombreuses étoiles ferroviaires dans des zones moins peuplées ont un rôle important dans le maillage du réseau, comme Nevers/Saincaize entre Paris – Clermont-Ferrand et Tours – Lyon/Dijon ou Saintes entre Nantes – Bordeaux et Angoulême/La Rochelle – Royan.

Tous les points de correspondance du TET contribuent en fait à l'alimenter et à irriguer le territoire, en fonction de la qualité des correspondances. Les liaisons TET seraient à préciser dans le cadre d'une étude par axes avec les Régions concernées, intégrant les correspondances.

Une conséquence de cette vision des services est la nécessité de niveau unique de confort « grandes lignes » (cf. § 4.2 ci-après).

Relations nocturnes

Les relations de nuit n'ont pas fait l'objet d'études spécifiques. S'il est évident que le marché est appelé à être concurrencé pour les radiales par l'extension du réseau de LGV, il faut noter que :

- **le train de nuit est plus complémentaire que concurrent du TGV** : il permet de partir tard et/ou d'arriver tôt à destination en laissant toute la journée disponible ; dans certains cas, il économise une nuit d'hôtel ; il rend donc un autre service que la liaison diurne, qui nécessite de se lever très tôt, et/ou de rentrer tard. Le train de nuit est aussi le support d'autres services (auto train).
- **un besoin se maintient sur les axes transversaux**, entre Arc atlantique et Arc méditerranéen dans le cadre de la présente étude, qui ne pourra être basé que sur des trains à tranches multiples dont le mode de réalisation est à étudier au cas par cas. Les TGV Nantes – Marseille ou Lille – Nice sont source de pertes de temps importantes par rapport aux trains de nuits correspondants qui ont été supprimés.
- la solution **de rames réversibles « hôtel »** facilitant les compositions à tranches multiples pourrait être envisagée, notamment afin d'éviter des manœuvres en plein nuit.

Remarque générale : un réseau doit s'adapter aux nouvelles implantations des usagers.

Les dessertes assurées par les TET n'ont pas évolué depuis des décennies, sinon sous l'impact de la stratégie visant plus à diminuer les coûts (et donc les arrêts et les liaisons) qu'à avoir une démarche de (re)conquête de nouveaux usagers. Or leur implantation a considérablement changé. Comme partout, les TET doivent s'adapter à la demande pour survivre face à une offre qui se diversifie (développement de l'infrastructure routière, covoiturage, low cost, etc...).

Une réorganisation du territoire national. La population croît le long des littoraux atlantiques et méditerranéens, et dans les grandes villes, en particulier Toulouse, Montpellier, Rennes, Bordeaux et Nantes, où les aires urbaines ont gagné en 10 ans chacune entre 70 000 habitants à 200 000 habitants (Toulouse). Cela doit amener à renforcer des liaisons telles Bordeaux – Toulouse – Montpellier – Nice, Quimper/Rennes – Nantes – Bordeaux/Toulouse, à rétablir de nouvelles liaisons, Bayonne – Toulouse – Marseille, etc... La concurrence aérienne est forte sur les trajets longs entre métropoles, moins sur ceux de quelques heures, et touche peu les villes intermédiaires.

L'explosion du péri urbain. Les dernières décennies se sont caractérisées, en particulier autour des grandes agglomérations, par un éloignement entre travail, qui s'est maintenu près des centres urbains, et habitat, qui s'en est éloigné. Pendant la dernière décennie (99-08), l'espace périurbain des grands pôles (définition INSEE) a encore crû en surface et en population de plus de 40 %, accueillant maintenant 15 millions d'habitants, qui constituent une part croissante de la population. S'il faut éviter que les TET assurent les migrations quotidiennes, il est important de favoriser l'accès aux grandes lignes des habitants des couronnes urbaines, en particulier en leur permettant les trajets longs sans passer par la gare centrale. Le trafic croissant des TGV intersecteurs montre l'intérêt de cette stratégie autour de Paris, développant les trafics entre grandes villes et banlieue parisienne.

Ceci existe déjà pour les TET sur Paris – Amiens – Boulogne où Creil joue ce rôle. Etudier la pertinence de nouvelles correspondances entre grandes lignes et pôles multimodaux péri urbains est important : Juvisy sur le POLT, Melun sur Paris – Clermont-Ferrand, Val-de-Fontenay sur Paris – Mulhouse...

Les métropoles de province peuvent aussi être concernées. Ainsi sur Bordeaux Nantes, Clisson à 26 km de Nantes et 44 km de la Roche-sur-Yon aurait un intérêt pour les voyageurs, moins dû à sa population propre (A.U. de 15 000 habitants) qu'aux possibilités de correspondance vers Cholet (A.U. de 74 000 habitants) et vers la banlieue Sud nantaise (70 000 habitants) à laquelle elle est reliée depuis peu par une desserte omnibus ferroviaire fréquente Clisson – Nantes.

Il existerait donc des cas où les quelques minutes perdues sont compensés par une amélioration du service pour de nombreux usagers, si les correspondances sont bonnes. Il conviendrait donc de réexaminer les principes de quelques dessertes TET.

La FNAUT ne dispose pas des éléments nécessaires pour prendre position, mais il est clair que ce thème mérite plus qu'une réflexion théorique.

2.4.2 DESSERTES INTERCITES : SERVICES DE BASE

La liste des liaisons constituant les services de base Intercités est à considérer comme un exercice, définissant la cible « idéale » à atteindre pour permettre au rail de reprendre du trafic à la route. Cette liste de liaisons a été exposée et justifiée dans le document de la FNAUT intitulé : « Schéma directeur Intercités » d'octobre 2009. Elle constitue un écart important par rapport au schéma de desserte TET actuel, mais constitue un objectif réaliste si on compare au niveau de dessertes Intercités de pays limitrophes. On entend par dessertes Intercités, conformément à ce même document, l'ensemble des relations « grandes lignes » hors TGV.

Sauf exception, les liaisons entre deux régions adjacentes, qui sont de mieux en mieux prises en compte par celles-ci, ne sont pas prises en compte dans la présente proposition.

Liaisons d'aménagement du territoire

1^{er} cas : la desserte de base doit consister en :

- un aller (début de matinée) - retour (fin d'après midi) province – Paris – province, avec correspondance,
- un aller-retour direct en journée.
- Paris – Clermont – Ferrand – Millau – Béziers – Port-Bou (aller-retour Millau et Mende – Paris avec correspondance à Clermont-Ferrand)
- Paris – Clermont-Ferrand – Nîmes – Marseille (aller-retour Langogne – Paris avec correspondance à Clermont-Ferrand)

2^{ème} cas : la desserte de base doit consister en 2 allers-retours directs :

- un aller (début de matinée) – retour (fin d'après midi) province – Paris – province
- un aller-retour direct en journée.
- Paris – Périgueux
- Paris – Aurillac
- Paris – Rodez
- Paris – Montluçon – Ussel

Liaisons à courte distance (< 300 km)

La desserte de base consiste en 10 allers-retours quotidiens.

Exemples de relations radiales

- Paris – Saint-Quentin - Maubeuge
- Paris – Amiens – Boulogne
- Paris – Rouen – le Havre / (Dieppe)

Exemples de relations province – province

- Metz – Strasbourg
- Nancy – Strasbourg
- Nantes – Rennes
- Bordeaux – Toulouse
- Toulouse – Montpellier
- Marseille – Nice

Liaisons à courte distance (< 300 km) : cas particulier du bassin parisien

La desserte de base consiste en 10 à 15 allers-retours quotidiens selon l'importance du trafic potentiel.

- Paris – Troyes
- Paris – Châlons-en-Champagne
- Paris – Laon (Hirson)
- Paris – Saint-Quentin – Cambrai
- Paris – Beauvais
- Paris – Rouen
- Paris – Orléans

Liaisons à moyenne distance (300-600 km) à caractère « grandes lignes » (300-700 km en cas de desserte de grandes métropoles régionales)

La desserte de base consiste en 6 (7 en cas de desserte de grandes métropoles régionales) allers-retours quotidiens dont 4 concernant les villes moyennes.

- Paris – (Trouville-Deauville) – Caen – Cherbourg
- Paris – Argentan - Granville
- Paris – Orléans – Limoges – Cahors
- Orléans – Vierzon – Limoges – Toulouse (*)
- Paris – Limoges – Toulouse (**)
- Paris – Clermont-Ferrand
- (Luxembourg) Metz – Nancy – Dijon – Lyon
- Strasbourg – Besançon – Bourg-en-Bresse – Lyon (***)
- Bordeaux – Toulouse – Montpellier – Marseille
- Toulouse – Montpellier – Marseille – Nice

(*) Correspondances vers le Sud-ouest et le Sud-est à Toulouse

(**) Desserte de base réduite à 4 allers-retours compte-tenu de la desserte parallèle en TGV

(***) Desserte de base réduite à 4 allers-retours desservant les villes moyennes compte tenu de la future desserte parallèle en TGV

Liaisons à moyenne distance (300-600 km) à caractère de cabotage

Ces relations directes ne nécessitent pas de trains x km supplémentaires et peuvent être réalisées en juxtaposant des dessertes régionales de type « Intervilles ».

Trafic potentiel important

La desserte de base doit comporter 6 allers-retours par jour.

Est

- Paris – Chaumont – Vesoul – Belfort – Mulhouse (*)
- Luxembourg – Metz – Nancy – Epinal – Belfort (**)
- Le Havre (Caen) – Rouen – Amiens – Lille

Ouest

- Cherbourg – Caen – Le Mans – Tours (**)
- Nantes – Bordeaux
- Bayonne – Toulouse
- Nantes-Orléans

Sud-est

- (Cerbère) Perpignan – Montpellier – Marseille – Nice
- (*) Desserte de villes moyennes en parallèle des dessertes par TGV
- (**) Correspondance vers le Sud

Trafic potentiel moins important

La desserte de base peut se limiter à 3 allers-retours journaliers.

Est et Nord-est

- Paris – Nancy – Strasbourg (*)
- Paris – Metz (*)
- Dijon – Belfort – Strasbourg (*)
- Lille – Valenciennes – Charleville-Mézières – Metz – Strasbourg (*)(**)
- Lille – Reims - Châlons-en-Champagne – Dijon_Nord
- Paris – Creil – Amiens – Arras – Lille
- Paris – Beauvais – le Tréport-Ouest
- Nantes – Rennes – Caen – Rouen-Ouest-est
- Nantes – Tours – Vierzon – Bourges – Lyon
- Orléans – Bourges – Moulins – Lyon
- Bordeaux – Limoges – Montluçon – Lyon
- Bordeaux – Brive – Clermont-Ferrand - Lyon
- Toulouse – Albi – Mende – le Puy – Lyon

Sud-ouest

- Nantes – Poitiers – Limoges
- Toulouse – Aurillac - Clermont-Ferrand

Sud-est

- Lyon – Grenoble – Gap – Briançon
 - Lyon – Grenoble – (Digne) – Marseille
 - Clermont-Ferrand – Dijon - Besançon
- (*) Desserte de villes moyennes en parallèle des dessertes par TGV
(**) Possibilité d'une branche Lille - Charleville - Luxembourg par Longwy
(**) Correspondance sur les Lyon-Strasbourg

Liaisons à longue distance (> 600 km) directes diurnes « grandes lignes »

Le service de base consiste à assurer dans des horaires complémentaires :

- une relation rapide entre villes principales,
- une relation express à caractère de cabotage desservant aussi les villes moyennes.

Ces relations directes peuvent, le cas échéant, être créées en juxtaposant deux liaisons à plus courte distance et, pour les liaisons de cabotage, à partir de dessertes régionales de type « Intervilles ».

Origine Est

- Reims – Dijon – Lyon – vallée du Rhône – Marseille
- Metz – Dijon – Lyon – vallée du Rhône – Marseille – Nice (*)
- Metz – Dijon – Lyon – vallée de Rhône – Montpellier – Perpignan (*)
- Strasbourg – Besançon – Lyon – vallée du Rhône – Marseille – Nice (*)
- Strasbourg – Besançon – Lyon – vallée du Rhône – Montpellier – Perpignan (*)

Origine Ouest

- Quimper – Nantes – Bordeaux – Hendaye
- Rennes – Nantes – Bordeaux – Hendaye
- Quimper – Nantes – Bordeaux – Tarbes
- Rennes – Nantes – Bordeaux – Tarbes
- Quimper – Nantes – Bordeaux – Toulouse
- Rennes – Nantes – Bordeaux – Toulouse
- Nantes – Bordeaux – Toulouse – Marseille

Origine Sud-Ouest

- Bayonne – Toulouse – Narbonne – Montpellier – Avignon – Lyon – Genève / Dijon (*)
- Bayonne – Toulouse – Narbonne – Montpellier – Marseille – Nice
- Bordeaux – Toulouse – Montpellier – Marseille – Nice (**)

Origine Sud-Est

- Genève – Grenoble – Valence – vallée du Rhône – Marseille – Nice
- Genève – Grenoble – Valence – vallée du Rhône – Montpellier – Perpignan

(*) La relation rapide entre villes principales peut être assurée en TGV.

(**) Le trafic potentiel justifie en base 2 relations rapides et 2 de cabotage de bout-en-bout.

Liaisons directes nocturnes « grandes lignes »

Relations radiales quotidiennes

- Paris – escales à Orléans et Tours, Bordeaux (sens S-N) – villes de Dax à Irun
- Paris – villes de Dax à Tarbes
- Paris – villes de Rocamadour à Rodez
- Paris – villes de Brive à Toulouse et Latour-de-Carol
- Paris – escales à Orléans et Vierzon - villes de Toulouse à Port-Bou
- Paris – escale à Marseille (sens S-N) – villes de Toulon à Vintimille
- Paris – escale à Dijon – villes de Livron à Briançon

Relations radiales week-ends et vacances scolaires

- Paris – villes de Toulouse à Luchon
- Paris – Albi / Carmaux
- Paris – villes de Chambéry à Bourg-Saint-Maurice
- Paris – villes d'Aix-les-Bains à Saint-Gervais-les-Bains

Relations transversales quotidiennes

- Villes de Luxembourg à Dijon – villes d'Avignon à Nice
- Villes de Strasbourg à Besançon – villes d'Avignon à Nice
- Villes de Bordeaux à Toulouse – villes de Marseille à Nice

Relations transversales week-ends et vacances scolaires

- Villes de Reims à Dijon – villes d'Avignon à Nice
- Villes de Strasbourg à Dijon – villes de Nîmes à Port-Bou
- Villes de Metz à Dijon – villes de Nîmes à Port-Bou
- Villes de Lille à Amiens – villes d'Avignon à Nice
- Villes de (Brest) – Quimper à Tours – Roanne – Saint-Etienne – Lyon - Genève
- Villes de Nantes à Bordeaux – villes de Narbonne à Nice
- Villes de Hendaye à Toulouse – Lyon – Genève

- Villes de Hendaye à Toulouse – villes de Marseille à Nice
- Villes de Cerbère à Narbonne – villes de Marseille à Nice
- *Nantes – Angers – Nancy - Strasbourg*
- *Bordeaux- Périgueux – Limoges – Montluçon – Roanne – Lyon*
- Villes de Quimper à Nantes – Villes de Lyon à Grenoble via Chambéry

Remarque : La notion de week-end doit, selon les relations, être vue au sens large pour accompagner l'évolution des périodes de pointe liée aux 35 heures et améliorer la productivité du matériel et du personnel. Elle peut aller jusqu'à 4 circulations par semaine, par exemple départ les jeudi, vendredi, samedi, dimanche, ou jeudi, vendredi, dimanche, lundi.

Carte des relations transversales :



3. MODALITES DE CONCERTATION AVEC LES VOYAGEURS PRIVE/LOISIRS SUR LES LIGNES DE GRANDE DISTANCE

Dans les transports ferroviaires, les voyageurs sont représentés à plusieurs niveaux : un représentant des voyageurs au conseil d'administration de la SNCF (pouvoir décisionnaire, application de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public), des représentants des voyageurs aux comités de lignes TER et comités régionaux des partenaires (cf infra, partie 3.1), rencontres mensuelles entre la SNCF et les associations agréées de consommateurs, comité consultatif des consommateurs de la SNCF, et un comité de suivi des TET (cf infra, partie 3.1). Ce comité n'est pas à un niveau déconcentré, puisqu'il suit le contrat entre l'Etat et la SNCF pour l'ensemble des TET.

Il n'y pas de représentation des voyageurs en ce qui concerne l'offre et le suivi des TGV, et il y a parfois des représentations des voyageurs dans les commissions consultatives des services publics locaux.

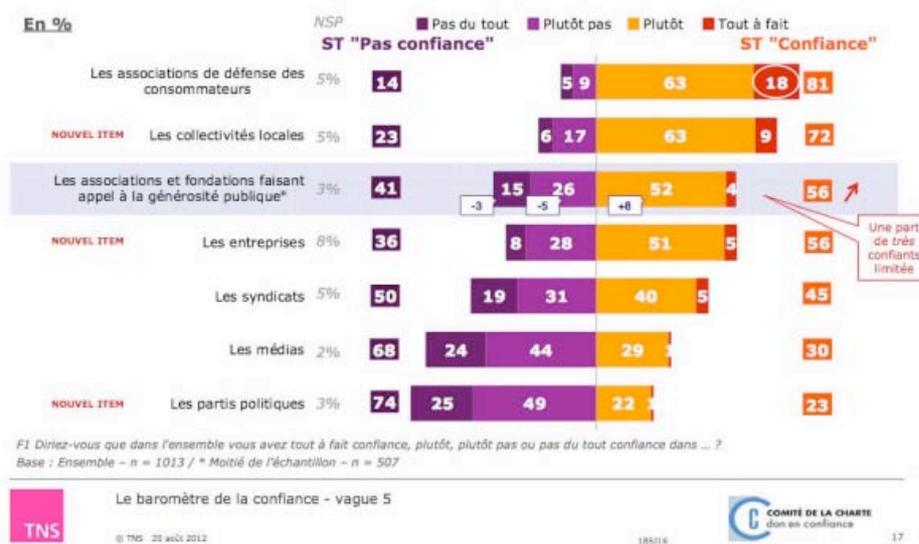
Ce rapide recensement nous permet de penser qu'il n'existe actuellement pas de concertation suffisante à propos du suivi de la qualité et de l'offre des lignes TET à un niveau délocalisé. Il existe une carence de la concertation de proximité dans ce domaine.

Les associations de voyageurs permettent aux voyageurs de pouvoir s'adresser à un corps social intermédiaire, facile d'accès et à leur écoute. C'est un lieu d'échange démocratique, qui est nécessaire à la concertation de proximité. Les voyageurs en sont demandeurs, cela leur permet de s'adresser à un relais pour porter leurs besoins et leurs souhaits d'amélioration auprès des entreprises de transports collectifs.

La légitimité d'une association de consommateurs agréée, telle que la FNAUT, pour exprimer des attentes et élaborer des propositions est renforcée par le niveau de confiance des Français dans ces organisations. Le Baromètre de la confiance (sondage TNS pour le Comité de la charte, août 2012) indique que « dans une société de défiance, une majorité de Français font confiance aux associations et fondations ».

On peut relever que les associations de défense des consommateurs sont les premières organisations dans lesquelles les Français ont confiance (81 % ont tout à fait ou plutôt confiance en celles-ci). Ce niveau est stable depuis 2007.

Dans une société de défiance, une majorité de Français font confiance aux associations et fondations.



En ce qui concerne les lignes Intercités, la représentation des voyageurs effectuant des trajets domicile/travail, ou ceux du bassin parisien, est effectuée par des associations spécifiques (associations d'usagers, collectifs,...). Ces voyageurs sont à même de se regrouper facilement, car ils ont des intérêts communs, et c'est un groupe facile à identifier, bien souvent homogène.

La catégorie de voyageurs effectuant des trajets privés, ou à titre de loisirs, est plus difficile à identifier et à représenter de manière satisfaisante.

Il réside un certain paradoxe dans le fait que pour les TER, les usagers paient 30 % du coût du service, et leur représentation peut être considérée comme satisfaisante (à travers les comités de lignes), alors que pour les TET, ils paient 80 % du coût, et leur représentation est unanimement considérée comme insuffisante.

Ce déficit démocratique doit être comblé par une concertation de proximité, à un niveau très déconcentré et concret, au plus près des attentes des voyageurs, comme cela peut être observé dans d'autres secteurs.

3-1 MODALITES DE CONSULTATIONS DES USAGERS DANS D'AUTRES SECTEURS

Plusieurs secteurs de services publics nous intéressent pour nous fournir des exemples de consultation des usagers : hôpitaux, collèges, conseils de quartier, TER.

- **Hôpitaux ou groupes hospitaliers**

texte applicable	rôle du représentant	désignation du représentant	obligation d'être issu d'associations	durée du mandat
<p>Loi du 4 mars 2002 relative aux droits des malades et à la qualité du système de santé : création d'un système d'agrément des associations du système de santé.</p> <p>Article L 1114-1 à 5 du CSP Modifié par la loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique</p>	<p>Le représentant des usagers est indépendant de l'hôpital.</p> <p>En qualité d'interlocuteur de la <u>direction de l'hôpital</u>, il facilite l'expression des malades et favorise le dialogue et l'échange avec les professionnels hospitaliers.</p> <p>Il est le porte parole du malade/usager dans toutes les commissions et instances de décisions.</p>	<p>HOPITAUX</p> <p><i>Commission des relations avec les usagers et de la qualité de la prise en charge (CRUQPC)</i></p> <p>2 représentants des usagers titulaires 2 représentants des usagers suppléants</p> <p>Sont nommés par le Directeur Général de l'Agence Régionale de Santé</p>	<p>OUI</p> <p>Associations non agréées oeuvrant dans le domaine de la santé : conclusion d'une convention définissant leurs conditions d'intervention (cf. circulaire du 4 octobre 2004).</p>	3 ans
		<p>GROUPES HOSPITALIERS</p> <p><i>Conseil de Surveillance</i></p> <p>2 représentants des usagers avec voix délibérative, choisis par le Directeur du Groupe Hospitalier.</p> <p>1 représentant des familles de patients avec voix consultative dans les groupes hospitaliers comportant des unités de soins de longue durée</p>		5 ans

☛ **Les représentants des usagers des hôpitaux ont un pouvoir décisionnaire et très délocalisé puisque les représentants sont présents dans chaque hôpital. L'appartenance à une association représentative est impérative.**

- **Enseignement secondaire : collèges, lycées.**

texte applicable	rôle du représentant	désignation du représentant	obligation d'être issu d'associations	durée du mandat
<p>Art. D. 111-1 à 5 du Code de l'éducation. Circulaire du 25 août 2006 relative au rôle et à la place des parents à l'école</p>	<p>Représentant des parents d'élèves. Elus pour siéger au CA.</p> <p>Facilite les relations entre les parents d'élèves et les personnels.</p> <p>Interviennent auprès des directeurs d'établissement pour évoquer tout problème, pour assurer une médiation à la demande d'un ou des parents concernés.</p>	<p>Chaque parent est électeur et éligible (pour les enfants mineurs, sous réserve de ne pas s'être vu retirer l'autorité parentale).</p> <p>1 voix par parent, quel que soit le nombre d'enfants inscrits dans l'établissement.</p> <p>Représentants aux conseils de classe et au CA : 6 ou 7 dans les collèges, 5 dans les lycées.</p> <p>Participent au conseil de discipline (3 représentants dans les collèges, 2 dans les lycées).</p> <p>Pour les lycées, 2 représentants assistent à titre consultatif au conseil des délégués pour la vie lycéenne.</p>	<p>NON</p>	<p>Année scolaire</p> <p>Le mandat expire le jour de la 1^{ère} réunion du conseil qui suit leur renouvellement</p>

☛ **Pouvoir décisionnaire et très délocalisé des représentants des élèves.**

- **Conseils de quartier**

La loi n°2002-276 du 27 février 2002, dite loi Vaillant, a créé les conseils de quartier qui *peuvent être consultés par le maire et peuvent lui faire des propositions sur toute question concernant le quartier ou la ville. Le maire peut les associer à l'élaboration, à la mise en oeuvre et à l'évaluation des actions intéressant le quartier, en particulier celles menées au titre de la politique de la ville* (codifié à l'article L 2143-1 du code général des collectivités territoriales).

Les conseils de quartier doivent obligatoirement être mis en place lorsque la ville compte au moins 80 000 habitants. Leur existence est facultative pour les villes comptant entre 20 000 et 79 999 habitants.

C'est le conseil municipal qui fixe la dénomination, la composition et les modalités de fonctionnement de ces conseils

Dès lors que des conseils de quartier sont mis en place, un adjoint chargé de quartier doit être nommé et connaît alors *de toute question intéressant à titre principal le ou les quartiers dont il a la charge. Il veille à l'information des habitants et favorise leur participation à la vie du quartier (article 2122-18-1 du même code).*

Les modalités de fonctionnement des conseils de quartier sont donc très variées, puisque fixées par le conseil municipal.

Les membres représentant les habitants peuvent être désignés par des méthodes diverses : nomination, élection, tirage au sort, etc..

Ainsi, à Lens, les représentants des habitants sont tirés au sort sur une liste de candidats, pour un mandat de deux ans (www.villedelens.fr).

A Issy-les-Moulineaux, la composition des conseils de quartier, et la désignation des représentants des habitants est différente, puisqu'ils sont élus par la population :

Le Maire, membre de droit		
Le Collège des élus municipaux 6 membres	Le Collège des habitants 8 membres	Le Collège des acteurs économiques et associatifs 4 membres
Le Maire-adjoint délégué à la Démocratie Locale et à la Vie des quartiers. Le Maire-adjoint de quartier. 4 élus municipaux.	4 habitants élus par la population. 1 représentant du Conseil Économique et Social de Grand Paris Seine Ouest. 1 représentant du Conseil Communal des Aînés. 1 représentant du Conseil Communal des Jeunes. 1 représentant du Conseil Local de la Jeunesse.	Selon les ressources du quartier : Représentants de l'activité économique (chefs d'entreprise, commerçants, artisans...) et d'associations du quartier.
Durée du mandat : 6 ans	Durée du mandat : 3 ans	Durée du mandat : 3 ans

Composition des conseils de quartiers à Issy-les-Moulineaux, www.issy.com

La ville de Carpentras combine plusieurs modes de désignation :

Les Conseils de Quartiers sont tous composés à la fois de citoyens tirés au sort, de représentants du monde associatif et de volontaires :

- **Les habitants tirés au sort** : Tirés au sort sur les listes électorales, ils représentent 25% des conseillers. Ils sont libres d'accepter ou de refuser la proposition qui leur est faite.
- **Les représentants du monde associatif** : Les associations présentes et agissantes sur leur quartier désignent leurs représentants (25% des conseillers) lors d'une assemblée générale des associations.
- **Les volontaires** : Ils représentent la moitié du nombre total de conseillers. Chacun peut postuler à sa propre succession et chaque Carpentrassien qui le souhaite peut proposer sa candidature par le biais d'une lettre de motivation. C'est ensuite le Conseil Municipal qui sélectionne les volontaires.

www.carpentras.fr

Le site comporte une critique des modes de désignation des représentants des habitants et valorise la combinaison de plusieurs modes de désignation :

La loi relative à la démocratie de proximité laisse toute latitude au conseil municipal pour choisir la composition des conseils.

La désignation par le maire

Rien n'interdit au maire de procéder à la désignation intégrale du conseil de quartier en nommant les personnes « compétentes », les représentants des associations et des habitants.

Le tirage au sort

Deux types de tirage au sort sont à distinguer: ceux sur des listes exhaustives (listes électorales), et ceux à partir d'une liste de volontaires.

Le tirage au sort sur liste électorale donne une représentation conforme à la « vie citoyenne » mais exclus les mineurs et les étrangers. Le tirage au sort sur retour d'un appel à participation répond à une autre logique, il s'agit plus de réduire la liste à des volontaires, avec le risque de confiscation des conseils de quartier par des « habitués » des engagements citoyens.

Dans tous les cas, les tirages au sort tentent d'utiliser une légitimité qui ne se base ni sur la représentativité, ni sur l'élection ou l'acte délibératif, mais sur une représentativité et une autonomie statistique, à l'image des jurys d'assise.

Les solutions mixtes

L'ensemble de ces possibilités peuvent être combinées. L'essentiel est de maîtriser l'impact sur la composition des conseils des modes de désignation adoptés.

La mairie du 20^{ème} arrondissement de Paris indique clairement l'intérêt et le rôle des conseils de quartier : *« Les conseils de quartier ont été créés pour encourager et favoriser la participation démocratique des habitants à la vie locale, les associer aux projets de la municipalité et leur permettre de faire des propositions.*

Ce sont des espaces d'information, d'écoute, de débats et d'expression et d'élaboration de projets d'intérêt collectif concernant l'aménagement du quartier, la vie de quartier ou encore l'amélioration du vivre ensemble.

Ils permettent une meilleure diffusion et communication vers la population du quartier ²».

☛ **Les conseils de quartier ne désignent pas de manière homogène leurs membres, en particulier en ce qui concerne le collège des habitants. Ils combinent la plupart du temps habitants, associations locales et élus.**

² [site internet de la mairie d'arrondissement](#)

- **TER**

Deux types de comités existent pour permettre une concertation des usagers concernant les trains régionaux : les comités de ligne (créés par l'article 22 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs - dite LOTI. Dispositions résiduelles de la LOTI encore en vigueur) et les comités des partenaires (article 30-2 de la LOTI et décret n°2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional).

La LOTI indique qu'il peut être créé des comités de ligne, *composés de représentants de la Société nationale des chemins de fer français, d'usagers, et notamment des représentants d'associations de personnes handicapées, de salariés de la Société nationale des chemins de fer français et d'élus des collectivités territoriales pour examiner la définition des services ainsi que tout sujet concourant à leur qualité.*

Les associations agréées de consommateurs (via leur représentation régionale) et les associations d'usagers recensées sur la ligne sont invitées à participer aux comités de ligne. Les voyageurs font aussi l'objet de sollicitations, via des affichages, des communications sur les réseaux sociaux et sur les sites internet institutionnels, pour qu'ils participent aux comités de ligne.

Le comité des partenaires peut être créé auprès de chaque syndicat mixte de transport, donc par région. Il peut être consulté *sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transports proposées par le syndicat mixte.* Il est *notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs et notamment d'associations de personnes handicapées* (article 30-2 de la LOTI).

Ces deux types de structure peuvent coexister mais sont facultatives. En pratique, il peut exister un comité des partenaires par région, alors que les comités de ligne TER sont créés par lignes TER, parfois par groupes de lignes TER. Il en existe donc un très grand nombre.

Une [étude](#) a été réalisée par la FNAUT au sujet des instances de concertation sur les transports régionaux, elle est consultable sur le site www.fnaut.asso.fr.

Ces structures permettent une concertation qui peut-être considérée comme satisfaisante par l'ensemble des parties prenantes.

☛ Les concertations mises en place concernant les TER consistent en des structures dont la mise en place est facultative. Elles font appel aux voyageurs volontaires et aux associations d'usagers, qu'elles soient agréées ou non.

3-2 ANALYSE ET PROPOSITIONS POUR LES TET

La [convention relative à l'exploitation des TET](#) a prévu à son article 18.2.2 la mise en place d'un comité national de suivi des TET³, à vocation strictement consultative, qui se réunit une fois par an. C'est aujourd'hui la seule place accordée à la consultation des usagers des trains TET, en plus du comité spécifique de la ligne Paris-Belfort.

Cette consultation n'est pas suffisante pour prendre en compte les avis des voyageurs concernés par les lignes TET, car son champ de compétence est très large.

Il est donc nécessaire de développer davantage de comités TET pour recueillir l'avis des parties prenantes, en particulier des voyageurs, pour l'ensemble des lignes TET.

L'analyse qui a été faite d'autres secteurs que les TET nous permet de dégager des lignes directrices qui nous semblent essentielles, tant au regard du fonctionnement et des attributions des comités dans lesquelles la concertation serait effectuée, que de la représentation des voyageurs.

- **Fonctionnement et attributions des comités**

Afin de pouvoir être au plus près des préoccupations des usagers et des problématiques d'exploitation, il semble important d'essayer d'adopter un positionnement le plus déconcentré possible. Ainsi, les comités TET devraient être créés par ligne, ou par bassins de lignes, avec une localisation tournante.

Comme nous l'avons vu précédemment, il est important de favoriser une concertation de proximité, permettant une mise en œuvre de la démocratie publique et une écoute attentive des besoins des utilisateurs du service que constituent les TET.

D'une ligne à l'autre, les populations sont très diversifiées et les besoins sont différents : les voyageurs de la ligne Paris – Granville ne seront pas les mêmes que ceux de la ligne Paris – Cherbourg. Les profils de clients, les types de voyages seront hétérogènes, et ne peuvent donc faire l'objet d'une concertation globale.

La concertation doit donc être de proximité, la plus précise possible. Du fait de leurs spécificités, les trains de nuit pourraient faire l'objet d'un comité distinct.

³ Le comité de suivi de la convention d'exploitation pour les TET a été installé le 30 mai 2011 par le Secrétaire d'Etat chargé des transports.

☛ **Les comités TET devraient être mis en place de la manière la plus déconcentrée possible, par lignes ou bassins de ligne TET.**

Au delà d'une consultation des voyageurs pour recueillir leurs avis, et afin de garantir une prise en compte réelle des intérêts et des demandes des voyageurs, nous pensons qu'il faut accorder au collège des représentants des voyageurs un pouvoir de propositions avec obligation de retour au comité suivant.

Ce fonctionnement est inspiré du pouvoir de recommandation du Médiateur de la SNCF, figurant dans le [protocole de médiation](#) entre les associations agréées de consommateurs et la SNCF. La SNCF répond chaque année aux propositions formulées par le Médiateur l'année précédente, et indique si elle a pu suivre les propositions du Médiateur, et sous quelles modalités.

L'autorité organisatrice et le transporteur rendraient alors compte de la manière dont ils ont pris en compte la demande expressément formulée, ou pourquoi elle n'a pas pu être suivie d'effets. Ce serait un signe fort et concret de la prise en compte des voyageurs dans la définition de la qualité de service et de définition de l'offre.

☛ **Mise en place d'un pouvoir de proposition du collège des représentants des voyageurs avec obligation de retour au comité suivant**

Les modalités pratiques doivent permettre une participation efficace et pertinente :

- Appel à propositions de sujets à inscrire à l'ordre du jour
- Ordre du jour communiqué à l'avance, ainsi que les documents de travail
- Relevé des décisions communiqué à l'ensemble des parties prenantes
- Etat des mises en œuvre
- Information systématique sur le niveau de qualité de service (ponctualité et taux de suppression des trains)

☛ **Des modalités pratiques et concrètes du fonctionnement des comités TET doivent être définies pour permettre une prise en compte efficace des propositions des voyageurs.**

- **Représentation des voyageurs**

Pour un travail efficace et utile, il est nécessaire de recueillir l'avis de voyageurs à la fois connaisseurs du domaine sur lequel on les interroge mais aussi motivés et intéressés pour consacrer du temps à l'amélioration du service.

Pour ces raisons, il semble inopportun de solliciter des voyageurs sélectionnés au hasard. Il n'y aurait alors aucune assurance sur leur motivation, puisqu'ils ne sont pas volontaires, et donc leur implication dans un comité TET. Au contraire, il faut solliciter les volontaires. Pour cela, ils doivent être informés de l'intérêt des comités TET et des modalités pratiques de participation par des affichages dans les gares, de la communication sur les réseaux sociaux et par les sites internet institutionnels, dans la presse quotidienne régionale.

☛ **Les voyageurs peuvent être représentés par des volontaires, sollicités par des affichages en gare, une communication sur les réseaux sociaux, sur les sites internet institutionnels, dans la presse quotidienne régionale.**

Cependant, le seul appel à des volontaires n'est pas suffisant, puisqu'on ne peut s'assurer de leur implication dans le temps aux comités. De plus, il est souvent difficile de faire participer un grand nombre de voyageurs, ce qui est pourtant nécessaire pour équilibrer le fait qu'un voyageur vient représenter son intérêt personnel, et non l'intérêt général.

Lorsque l'on observe les secteurs analysés supra (partie 3.1), on peut retenir que les associations d'utilisateurs sont toujours retenues comme étant représentatives des catégories qu'elles représentent, et qu'elles sont toujours sollicitées.

L'agrément consommation dont disposent certaines associations, implique une vérification par l'Etat de leur représentativité globale. D'autre part, une association, qu'elle soit agréée ou qu'elle soit une simple association d'utilisateurs, ne défendra pas un intérêt individuel, mais bien l'intérêt général ou du groupe de personnes qu'elle représente. Elle dispose de la compétence et du recul nécessaire pour faire des propositions pertinentes, et assurer une présence pérenne dans les comités TET.

Ainsi, pour assurer une représentation efficace des voyageurs, il est nécessaire de faire appel aux associations agréées de consommateurs, aux associations d'utilisateurs recensés sur la ligne TET concernée et aux voyageurs qui seraient volontaires et intéressés par ces démarches de concertation.

Nous excluons volontairement les collectifs d'utilisateurs qui n'ont pas d'existence légale car leur recensement serait laborieux, et leur existence est variable dans le temps.

Les associations de consommateurs agréées peuvent permettre d'obtenir des enquêtes précises sur la perception des voyageurs à propos des transports qu'ils utilisent. Ainsi, Passenger Focus⁴, une association anglaise, effectue chaque année depuis 1999 une enquête nationale sur les usagers du rail, grâce à une subvention spécifique d'un million de livres. Cette association a ainsi recueilli l'avis de 65 000 voyageurs au printemps 2013, ce qui constitue pour ce pays la plus grande enquête réalisée à ce sujet.

☛ **Les associations de consommateurs agréées et les associations d'usagers recensées sur les lignes concernées doivent être sollicitées pour participer aux comités de ligne TET. Elles peuvent être source d'enseignements sur les besoins et les attentes des voyageurs.**

Les autres parties représentées dans des comités TET doivent être les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), les collectivités territoriales concernées (régions et départements) traversés par la ligne Intercités, le transporteur, et des personnalités qualifiées, par exemple issues du GART et de l'UTP.

☛ **Composition des comités TET : DREAL, régions et départements concernées, transporteur, personnalités qualifiées, associations agréées de consommateurs, associations d'usagers concernées, voyageurs volontaires.**

Une liaison doit être assurée avec les comités des partenaires régionaux, s'il en existe, concernés par la ou les lignes TET faisant l'objet du comité TET.

⁴ <http://www.passengerfocus.org.uk>

4. PISTES D'EVOLUTION

4.1 CARACTERISTIQUES FONCTIONNELLES DU MATERIEL ROULANT

L'importante série de voitures Corail, dont les premières mises en service ont eu lieu en 1975, a permis de renouveler de façon importante le matériel utilisé pour les dessertes « grandes lignes », avant même la mise en service des TGV.

Le présent chapitre constitue un recueil justifié des attentes de la clientèle concernant le renouvellement de ce matériel qui devra, à l'avenir, continuer d'assurer nombre de dessertes « grandes lignes », en complément de celles assurées par les TGV.

La longévité importante des matériels ferroviaires constitue un avantage économique, mais aussi un inconvénient commercial. Une erreur stratégique consisterait à spécifier un matériel « au plus juste » aujourd'hui, ce qui conduirait à une économie d'investissement à court terme, mais pénaliserait fortement le bilan d'exploitation sur la durée de vie du matériel.

Nombre de fonctionnalités demandées relèvent d'un besoin évident d'amélioration de qualité et de services à bord qui ne sont pas, dans bien des cas, à l'origine de surcoûts importants. Cette évolution est d'ailleurs « naturelle » comptetenu de l'amélioration constante de la concurrence. On peut citer comme exemples le GPS dans les voitures, les panneaux d'information sur les autoroutes, la vidéo dans les avions, y compris sur les vols « low cost ».

On comprend par ailleurs facilement que les durées de voyages pouvant être plus élevées en trains Corail qu'en TGV, il est encore plus important, en contrepartie, que confort et services à bord soient de niveau élevé : le temps consacré au voyage, ressenti comme « perdu », est valorisé, et constitue un avantage propre du mode ferroviaire par rapport à l'automobile ou l'autocar.

Un exemple récent de succès d'une telle politique qui, en dehors de la vitesse, consiste à « tirer la qualité par le haut » est donné avec les TER pour lesquels les régions, contrairement aux pratiques antérieures, ont spécifié la climatisation, malgré des durées de trajets relativement courtes. Non équipés, les TER récents seraient déjà frappés d'obsolescence car de plus en plus de bus urbains sont aujourd'hui climatisés, malgré des trajets encore plus courts qu'en TER. D'autre part, n'évoque-t-on pas, dès à présent, la possibilité d'accès à internet dans ces trains ?

Ce renouvellement constitue un enjeu fort pour l'avenir des dessertes ferroviaires nationales.

Ainsi, le matériel Corail renouvelé doit pouvoir véhiculer une nouvelle image du transport ferroviaire, complémentaire à celles du TGV et du TER, en tentant de donner un certain plaisir au voyage, à la manière des efforts fournis par l'industrie automobile. Le voyage par le mode ferroviaire doit être considéré et vécu comme un moment de détente, de confort, de calme, tout en pouvant être mis à profit pour une occupation ludique ou professionnelle.

4.1.1 NIVEAU DE CONFORT DU MATERIEL ROULANT

L'hétérogénéité relative de ces dessertes concernées amène à la question : faut-il spécifier des niveaux de confort fondamentalement différents, en fonction de la durée du voyage, et donc de la distance parcourue ou de la ligne concernée ?

Durée du trajet

Même sur les trajets courts, y compris ceux du Grand Bassin Parisien définis comme ayant un caractère de TET en complément des dessertes régionales, la clientèle attend du caractère grandes lignes un confort qui se démarque du standard TER par la notion de « tranquillité » car il n'y a pas ou peu d'échanges de voyageurs. Le temps et l'espace sont alors appropriés par les voyageurs comme espace privé (détente, loisir) ou de bureau (travail).

Le confort technique « statique » (espace, aménagements) et « dynamique » (tranquillité de roulement, bruit, vibrations) doit être identique à celui offert pour les moyennes et longues distances. Par contre, il est évident que l'aspect « services » peut être simplifié, notamment la restauration pour les distances les plus courtes.

La distance ou la ligne

La notion de distance ne peut pas être rattachée à celle de la ligne au sens « origine principale » – « destination principale ». Les TET ont pour « cœur de métier » la desserte des villes moyennes à moyenne et longue distance. En conséquence, un trafic de cabotage se superpose au trafic entre villes principales. Ces trafics peuvent également concerner des déplacements en deçà et au-delà des origines – destinations principales, dans certains cas par correspondances, dans d'autres cas par trains directs.

Ces principes ont été présentés et illustrés au § 1 ci-dessus.

A partir des exemples ci après :

- Caen – le Mans – Tours doit assurer des relations Bretagne – Sud-Ouest sans passer par Paris ;
- Nantes – Bordeaux doit établir des liaisons telles que Rennes – Bordeaux, la Rochelle – Toulouse ;
- Bayonne – Toulouse doit comporter quelques prolongements directs vers Marseille, Nice ou Lyon, comme réalisé avant la mise en service des rames TéoZ qui ont contribué à cloisonner l'offre et, en conséquence, à la dégrader ;

il est évident que des relations comme la Rochelle – Montpellier ou Pau – Marseille doivent bénéficier du même niveau de confort que Toulouse – Toulon.

Bayonne – Toulouse nécessite le même standard que Nantes – Bordeaux, comme Bordeaux – Toulouse – Marseille ou les lignes radiales TET.

Un seul niveau de confort

Ces remarques montrent qu'il n'y a pas de corrélation entre les durées de trajets et la géographie des lignes desservies. Un seul niveau de confort « grandes lignes » est indispensable.

Ce principe prévaut depuis 1975 avec la notion des trains « Corail », image du « Confort sur Rail » pour tous les services grandes lignes. Il est même antérieur à cette date pour les rames automotrices :

- rames à grands parcours (RGP) utilisées indifféremment sur Paris – Clermont-Ferrand, Nantes – Bordeaux, Nantes / Bordeaux – Lyon... ;
- rames à turbines à gaz (RTG) sur Paris – Cherbourg, Bordeaux – Lyon...

Son abandon se traduirait, du point de vue de l'utilisateur, par une forte régression du confort et de l'image de ces trains.

Il faut noter que ce principe demandé pour les TET ne correspond, une fois de plus, qu'à la transposition d'un concept qui prévaut avec succès avec les TGV : il est évident que pour l'image de ces dessertes, il serait inconcevable de réaliser deux aménagements différents pour des dessertes comme Paris – Lille ou Paris – le Mans (1 heure), Paris – Lyon (2 heures) ou Paris – Marseille (3 heures).

Comme pour le TGV, le TET ne doit pas être attaché par ligne.

Ce concept relève d'une évidence dans le domaine des transports routiers et aérien. La segmentation du marché ne doit pas se confondre avec le cloisonnement de l'offre. Cette dernière erreur est illustrée avec les principes de commercialisation des ex TéoZ par rapport à l'ensemble des Intercités.

Les options possibles

Pour le renouvellement du matériel, voitures attelées à une locomotive ou rame automotrice, présentent des avantages et inconvénients respectifs, indépendamment des aspects économiques.

Il n'est pas dans les compétences de la FNAUT de proposer une solution plutôt qu'une autre. Les deux solutions peuvent cohabiter compte tenu de la diversité des besoins. Seules les fonctionnalités attendues sont mentionnées ci-dessous. Les quelques solutions évoquées ne constituent que des propositions. Dans tous les cas, elles doivent être adaptées à un confort « grandes lignes ».

Les services à bord, tels que la restauration, les espaces pour les bagages et pour les vélos, et l'emplacement destiné au personnel de bord en contact avec la clientèle, doivent être disponibles pour l'ensemble des voyageurs, quelle que soit l'option retenue, par exemple en cas d'absence d'intercirculation avec un couplage de rames automotrices.

De même, quelle que soit l'option, le matériel doit être « multi mode » au niveau « traction » : thermique, électrique, courants continu et alternatif, pour permettre des liaisons sans changement de train au passage d'une ligne électrifiée à une autre qui ne l'est pas, et surtout réversible pour réduire les temps de stationnement en cas de rebroussement.

4.1.2 LES FONCTIONNALITES ATTENDUES

1- Fonctions générales

1.1- Vitesse maximum : 200 km/h

1.2- Traction « multi modes » (rames automotrices) : thermique, multi courant

1.3- Performances « traction-freinage » élevées. C'est un élément très important pour des dessertes « grandes lignes » mais aussi de cabotage entre villes moyennes.

1.4- Réversibilité (voitures attelées à une locomotive)



Une rame IC réversible de la DB

1.5- Modularité des compositions permettant des ajustements assez fins en fonction du trafic. Par exemple, sur Paris – Cherbourg, des rames de 9 voitures correspondent bien aux besoins de l'exploitant. Sur Paris – Clermont-Ferrand, on ne dispose que de 7 ou 14 voitures. Cette modularité doit permettre l'exploitation de trains à tranches multiples de compositions différentes. Exemples : relations Paris – Brive – Rodez / Toulouse, Marseille – Toulouse – Bordeaux / Bayonne pour lesquelles les compositions pour Rodez et Bayonne peuvent être différentes de celles pour Toulouse et Bordeaux.

La modularité de la composition est un avantage spécifique au mode ferroviaire. Il est indispensable que cette caractéristique puisse être pleinement valorisée, par exemple pour les pointes de trafic ou les transports de groupes. Elle n'est pas incompatible avec une exploitation avec des « coupons » de compositions fixes, mais adaptés à la capacité ou aux aménagements nécessaires aux trois grandes catégories de dessertes à assurer.

1.6- Intercirculation large pour assurer un passage « fluide » de la clientèle, des PMR, du personnel de bord, du service de restauration, et pallier des défaillances techniques de voitures (éclairage, chauffage, climatisation, toilettes).

1.7- Facilité d'accès et rapidité d'échanges. Les relations Corail comportent souvent plus d'arrêts que les relations TGV. Le temps qui peut être gagné grâce à l'amélioration des infrastructures ne doit pas être perdu lors des arrêts. La solution TGV : faible nombre de portes, ouverture lente est à proscrire. De même, par rapport au matériel Corail actuel, le niveau du plancher devrait être abaissé et la raideur de l'embarquement réduite.

1.8- Possibilité d'accès autonome pour les PMR dans au moins une voiture facilement repérable par tranche exploitée, par exemple toujours au milieu d'un « coupon ».

2- Confort

2.1- Sièges au standard « grandes lignes » : espace, dossiers inclinables, accoudoirs relevables ne créant pas de saillie par rapport aux dossiers en position relevée, assises indépendantes pour le confort mais jointives pour pouvoir asseoir un enfant jeune entre deux adultes, trois places de front en 1^{ère} classe. Le maintien de la 1^{ère} classe est indispensable pour les trajets d'une heure et plus.

2.2- Tablettes à toutes les places pour lecture, ordinateur portable, restauration..., y compris dans les compartiments avec possibilité dans ce cas d'intégration dans l'accoudoir comme dans les sièges des salles de conférences. Les tablettes doivent être munies de rebords pour éviter les chutes d'objets dans les courbes. Un porte-gobelet et un porte-revues doivent être associés à chaque place.

2.3- Prises de courant disponibles et alimentation USB pour chaque place pour les ordinateurs, lecteurs de DVD..., indispensables compte tenu de la durée des voyages plus élevée qu'en TGV.

2.4- Bonne visibilité sur l'extérieur à toutes les places, sans exception. Cette fonctionnalité ne relève pas du détail. Elle est évidente et mise en valeur dans l'automobile. Une place sans visibilité dévalorise fortement le voyage en train. Cette question est souvent négligée avec le matériel moderne, alors que la solution est gratuite si elle est prise en compte dès sa conception. Si la réservation comporte l'option fenêtre, ce n'est pas pour se retrouver devant un trumeau !

2.5- Grandes fenêtres à caractère panoramique, à l'image de l'autocar et à l'inverse de l'avion ou du TGV. Les rames doivent être régulièrement lavées.

2.6- Variété des espaces : compartiment, couloir central, pour téléphoner, restauration variée, espaces familles, coin jeu bien isolé pour calmer les enfants turbulents... L'absence de monotonie (pas de longs alignements de sièges, espaces réduits pour plus d'intimité, ruptures délibérées de « volumes » mais n'entravant pas la circulation) améliore fortement le ressenti du voyage. L'enquête menée récemment par la SNCF sur le confort du train du futur ne doit pas être limitée aux seuls TGV.

2.7- Variété de positionnement des sièges, face à face et en enfilade.

2.8- Deux rangées de « porte-bagages ». Cette disposition, quand elle existe, est très appréciée de la clientèle : une rangée porte-bagages proprement dite et une rangée porte-vêtements.

2.9- Possibilité de ranger de façon visible (pour le contrôle de l'étiquetage) des bagages ou des poussettes pliantes sous les sièges et entre dossiers de rangées dos-à-dos (gain de place, facilité de surveillance par les propriétaires).

2.10- Eclairage collectif à deux niveaux, jour et nuit, et individuel.

2.11- Climatisation à température réglable par espace : de nombreux voyageurs se plaignent d'avoir trop froid dans les trains Corail comme dans les TGV.

2.12- Toilettes avec des réserves renforcées par rapport au niveau actuel, permettant des roulements à « demi-tours » rapides pour améliorer la productivité du matériel, et accepter une suppression exceptionnelle de réapprovisionnement sans dégrader la qualité de service. Les mécanismes retenus (robinetterie, verrous, sèche-mains) doivent privilégier la simplicité et la robustesse, afin d'être toujours disponibles. Dans le cas de rames automotrices de composition très réduite, deux toilettes au minimum sont indispensables. Des locaux urinoirs-lavabos seraient intéressants (propreté, consommation d'eau). Les toilettes sont l'objet de doléances (disponibilité, état de fonctionnement, propreté) de plus en plus nombreuses. Des cas de rames entières, qui ne sont pas approvisionnées dès le départ, sont également signalés.

2.13- Boîtes à déchets bien dimensionnées pour déposer des restes de repas, emballages divers encombrants... Si nécessaire, afin de ne pas limiter l'espace disponible au niveau des places assises, des réceptacles de grandes dimensions pourraient être mis à disposition sur une plateforme en extrémité de chaque voiture, avec possibilité de tri sélectif, comme dans les voitures allemandes.



Rame IC moderne des chemins de fer autrichiens

3- Services

3.1- Des opérations simples de nettoyage courant ou de petit entretien doivent être possibles en cours de voyage, comme en Allemagne. Un petit local est à prévoir, par tranche d'exploitation, pour contenir le matériel nécessaire. Sur la porte de ce local, une affiche lisible par le client, doit permettre d'attester la mise en qualité du train, et en particulier la vérification et le nettoyage des toilettes (signatures et dates d'intervention) comme cela se pratique dans les hôtels certifiés en qualité, ainsi que dans les relais sur les autoroutes, qui ne prétendent pas pour autant à un haut niveau de standing hôtelier.

3.2- La réservation des places doit être facultative, et possible à chaque place. Les places réservées doivent être repérables par tous les voyageurs, qu'ils soient ou non munis de réservation. Leurs numéros (chiffres lumineux, cristaux liquides tels qu'utilisés pour indiquer les prix dans les rayons des grandes surfaces...) doivent être affichables de manière automatique par des systèmes informatiques, pour éviter les procédures coûteuses actuelles. Le choix du sens de marche doit être systématiquement possible. Une disposition simple consisterait à implanter les sièges de manière symétrique

3.3- La restauration est un service qu'il est indispensable d'associer à un niveau de qualité « grandes lignes ». Les coûts nécessairement plus élevés des prestations embarquées limitent les demandes de la clientèle à la simplicité, à condition qu'elle soit associée à la qualité. Selon la durée du trajet et l'importance du trafic, plusieurs options sont possibles ; elles peuvent le cas échéant cohabiter :

- service à la place en 1^{ère} classe, plus ou moins élaboré,
- espace bar avec possibilité – point très important – de plats chauds, privilégiant des produits qu'il est difficile de se procurer « à terre » et à embarquer, et permettant une collation de niveau supérieur au « niveau sandwich »,
- dans tous les cas, une vente ambulante remplit de façon plus sommaire les mêmes objectifs que ci-dessus et est facile à mettre en place, car très souple ; cela doit être le « service minimum » dans chaque train, comportant au moins des coffrets repas froids à l'heure du déjeuner ou du dîner, si nécessaire sur réservation.

A minima également, un espace dédié à la restauration (cafétéria par exemple) est nécessaire pour créer un lieu de détente et de convivialité que le mode ferroviaire permet d'assurer sans perte de temps, contrairement à l'automobile. Dans les voitures-bar, il convient d'aménager deux espaces de consommation : un avec tables rondes et tabourets faisant fonction de bar, un autre équipé de tables et de chaises, pour constituer une petite salle de restaurant.

Les voitures bar-Corail, réformées par la SNCF, de façon incompréhensible, alors qu'elles étaient en excellent état, offraient une vision satisfaisante des attentes de la clientèle au niveau de la conception du matériel, hors service à la place.

3.4- La fonction nursery est très appréciée. Des locaux sont à prévoir en 2^{ème} classe comme actuellement, mais aussi en 1^{ère} classe où, de façon économique, avec la tarification « bambin », l'espace disponible plus important permet de poser plus facilement un couffin sur un fauteuil.

3.5- La présence humaine est essentielle. Le personnel de bord doit être disponible et disposer d'un local dédié, clairement identifié et accessible à l'ensemble de la clientèle.

3.6- Le transport des vélos et des skis doit pouvoir être assuré économiquement et facilement. Pour ce faire, des locaux dédiés doivent être disposés de manière à ce que les clients puissent les charger ou décharger rapidement, par exemple, avec plancher des voitures au niveau des quais, et les fixer avec possibilité d'antivol par eux-mêmes. Pour les zones touristiques ou les tracés longeant des véloroutes fréquentées (littoral, rives de fleuve,...) où le nombre de vélos peut augmenter considérablement en été, il est nécessaire d'envisager soit l'ajout d'une voiture spécifique, soit une transformation rapide d'un espace siège en espace vélos ou espace mixte passagers avec leur vélo (cf expérience de l'Interloire). Dans l'aérien on transforme chaque soir des avions passagers en avion fret. L'adaptabilité du matériel doit être envisagée dès le départ pour une bonne adaptation à des besoins fluctuants.

3.7- L'information des voyageurs doit être à la fois sonore et visuelle, et combinée à un système de surveillance de la rame. Les voyageurs doivent pouvoir recevoir en temps réel des informations sur les horaires, les correspondances, les travaux, les incidents de trajets... De telles fonctions contribuent à accroître le confort et l'attractivité des transports en commun. Elles vont être disponibles très prochainement dans le tram-train Alstom Citadis-Dualis. Le niveau du standard « grandes lignes » doit évidemment être au moins égal à celui du « périurbain ». Si nécessaire, comme en Allemagne, ces systèmes peuvent être financés par de la publicité.

Quelques « plus » en matière de confort

Sièges orientables. Nombre de voyageurs – mais pas tous – apprécient de pouvoir disposer d'un siège orienté face à la marche. La réalisation d'une petite série de voitures à sièges orientables ou réversibles permettrait d'expérimenter cette formule peu usitée en Europe sauf dans les trains Talgo, mais fréquemment en vigueur en Amérique.

Accès à internet. L'utilisation d'internet est impossible en voiture pour la personne qui conduit. Il est évident que, dans un avenir proche, son accès ne cessera de s'étendre en avion, dans les TGV mais aussi dans les TER. Il serait aberrant de ne pas prévoir l'utilisation de ce service dans le nouveau matériel Corail, appelé à être en service plusieurs dizaines d'années. Par rapport à l'automobile, cela permettrait de valoriser très fortement le voyage en train, au sens proposé par la FNAUT dans le « Schéma directeur Intercités ». On peut considérer que l'accès généralisé à internet est aujourd'hui devenu indispensable.

Informations, GPS... Sur la route, comme dans l'aérien, de plus en plus d'informations « accessoires » au transport lui-même sont mises à disposition de l'automobiliste ou du passager : données géographiques, température extérieure... et de plus en plus dans des véhicules de gamme moyenne. De telles données, disponibles en extrémité de voiture, agrémenteraient le voyage et, par exemple, dans l'espace de restauration inciteraient la clientèle à se restaurer dans le train. Aujourd'hui, et plus encore demain, l'agrément d'un voyage ne peut plus s'appuyer seulement sur des données techniques, de confort ou de service. L'automobile et l'avion montrent la voie... Il est impératif que le chemin de fer suive ces progrès

La modernisation du matériel

A l'expérience, les voitures Corail se révèlent très robustes. Avec les modernisations effectuées jusqu'à présent, de la plus élaborée (rames TéoZ), aux plus simples réalisées tant par la SNCF que par certaines régions, leur confort demeure très apprécié.

Des mesures d'augmentation de la durée de vie, après une expertise technique, accompagnées de légères mises à niveau, ne présenteraient aucun inconvénient du point de vue de la clientèle. Ces modernisations partielles permettraient, dans une première étape, de limiter les commandes à des séries assurant des fonctions nouvelles ou modernisées : accessibilité des PMR avec des voitures à plancher bas, restauration... Les économies ainsi réalisées permettraient aussi de financer plus facilement le léger « saut de qualité » indispensable pour assurer la pérennité et donc le développement des dessertes « Intercités ».

Une telle solution a été retenue en Suisse par un réseau privé : le MOB.

Les trains de nuit

1- Fonctions générales

Malgré le développement du réseau de lignes à grande vitesse, les trains de nuit sont appelés à jouer un rôle, certes réduit mais très important, sur un certain nombre d'itinéraires structurant les dessertes nationales à longue distance, pour les grandes agglomérations, mais aussi les villes moyennes. Il en est de même pour les grands itinéraires internationaux.

Pour certaines relations le train de nuit doit être associé au transport des automobiles. A l'heure où le prix du pétrole est encore faible, le rail doit être la réponse à une nouvelle attente sociale. Il y a là un vrai rôle de service public écologique et solidaire.

1.1- Il convient de viser deux grandes catégories de prestations :

- des places assises très confortables et bon marché pour la clientèle pour qui le prix est le critère principal de choix ; il s'agit pour le train de reprendre des parts de marché à la voiture et à l'avion « low cost », mais aussi au car à l'international ;
- des places couchées en améliorant très sensiblement le rapport qualité-prix pour proposer une alternative crédible en termes de confort et de gain de temps au voyage diurne en voiture, en train ou en avion.

1.2- La modularité des compositions des rames est essentielle, comme pour les relations diurnes, pour massifier les flux, sans abandonner les relations dont le trafic potentiel est plus limité.

1.3- Les aménagements doivent permettre indifféremment des circulations nocturnes et diurnes. Par exemple, des circulations complémentaires de jour, assurant une desserte de villes moyennes avec un caractère de cabotage, permettraient à vitesse modérée, mais à haut niveau de confort et à faible coût, d'augmenter la productivité du matériel. « Révolutionnaire » au niveau ferroviaire, ce concept est pourtant pratique courante en aviation civile où, en quelques dizaines de minutes, les sièges des avions sont enlevés pour assurer des dessertes nocturnes pour le fret et la poste...

1.4- L'amélioration du rapport qualité-prix peut s'obtenir de manière économique par l'utilisation de matériel de grande capacité, par exemple, avec des voitures à deux niveaux. Le succès de ce type de voitures est total pour les TGV et les TER. Il n'y a aucune raison pour qu'il n'en soit pas de même pour les dessertes « grandes lignes » sur le réseau classique.

1.5- Les rames doivent être « sécurisées » pour permettre des arrêts en pleine nuit, afin de desservir certaines villes moyennes et leur permettre ainsi des arrivées matinales dans les grandes agglomérations « tête de ligne ».

- Les couloirs doivent être télésurveillés depuis le local du personnel de bord à l'exemple des pratiques de plus en plus fréquentes dans les lieux publics, commerces et transports en commun urbains.
- L'accueil doit être filtré à partir d'un nombre limité de portes, les sorties étant contrôlées par le personnel de bord, en fonction des clients enregistrés au départ, et les autres portes étant maintenues fermées.

2- Confort en places assises

2.1- Le concept actuel des voitures à sièges inclinables peut être reconduit tel quel, avec les mêmes améliorations que celles attendues pour les relations diurnes, mais avec du matériel de grande capacité.

2.2- Un semi-compartimentage des salles est souhaitable, pour assurer la tranquillité des voyageurs lors des arrêts intermédiaires, en regroupant les réservations par destinations et préserver l'intimité sans créer d'impression d'isolement.

3- Confort en places couchées

Les progrès à réaliser en matière de confort, en 1^{ère} comme en 2^{ème} classe constituent un compromis, en proposant un niveau de confort intermédiaire entre la voiture-couche actuelle et les voitures-lits allemandes ou les trains-hôtels espagnols avec équipement sanitaire complet par compartiment.

Le « modèle » proposé est, à quelques exceptions près, l'hôtel « low cost » transposé au train de nuit : personnel réduit, services automatisés, douches et WC communs, espaces fonctionnels et couchages confortables.

3.1- Compartiments à 4 couchettes + 2 lavabos-WC et 2 douches par voiture.

3.2- Compartiments à 2 lits + lavabos et armoire de toilette, 2 lavabos-WC et 2 douches par voiture. Des études conduites antérieurement par la SNCF ont montré la faisabilité de ces solutions (voir annexes 1 à 4).

3.3- Les couchages doivent être escamotables, pour permettre la vente de compartiments individuels, et pouvoir être remplacés par des canapés pour les parcours diurnes.

3.4- Deux compartiments adjacents à deux places doivent pouvoir communiquer entre eux, pour constituer des grands compartiments à quatre places.

4- Services

4.1- L'accueil, pour être filtré comme vu au § 1.5 ci-dessus, doit être centralisé par exemple par « tronçon » de 3 à 5 voitures, et disposé au milieu de chaque tronçon.

4.2- La restauration doit proposer des boissons chaudes et froides et des petits-déjeuners plus ou moins complets, par exemple sous forme de coffrets.

Elle doit être regroupée à partir de quelques points centraux, comme pour l'accueil, et organisée comme dans les hôtels « low cost » en espaces buffet automatisés équipés de distributeurs acceptant la monnaie et les cartes bancaires. Deux appareils au minimum sont nécessaire par espace buffet pour des questions de disponibilité. Le personnel de bord devrait pouvoir « accompagner » ce service et, par exemple, assurer une vente à la place dans les cabines-lits.

Pour les très longs parcours avec des départs relativement tôt, un service plus complet, de niveau analogue à celui des trains de jour, serait souhaitable.

4.3- De façon générale, le personnel de bord assurant la fonction d'accompagnement doit être réparti entre les différents « points-services » définis ci-dessus et assurer le service par « tronçons », comme pratiqué en Autriche.

4.4- Chaque compartiment équipé de places couchées doit disposer d'un système d'appel et de contact avec le « point-service ».

4.5- Une fonction réveil automatique serait intéressante pour les places couchées, afin de libérer le personnel de bord et le rendre plus disponible pour accompagner le service de restauration, et assurer la vente à la place dans les compartiments-lits.

5- Modernisation du matériel

La modernisation des trains de nuit mis au standard « Lunéa » constitue – malgré une très forte baisse de qualité pour la clientèle des voitures-lits – un progrès sensible en matière de confort pour les voyages en couchette.

Une opération analogue à celle proposée pour le matériel de jour serait intéressante, en commençant les renouvellements par les matériels assurant des fonctions nouvelles ou à améliorer, telle que la restauration dont le niveau, comme dans les trains de jour, est aujourd'hui insuffisant ou les voitures-lits destinées à assurer un service de qualité assez voisine de celle des voitures récemment supprimées, mais à coût d'exploitation réduit.



Le train de nuit multitranches DB 451 au départ de Paris Est : voitures-couchettes et voitures-lits.

Remarque complémentaire

La notion de niveau « grandes lignes » est très importante. Même sur des parcours d'une heure seulement, tels Paris – Orléans, le confort des voitures Corail est très apprécié. Sur des trajets plus longs, ce niveau est évidemment encore mieux perçu, par exemple sur Nantes – Orléans (2h30). Sur Marseille – Briançon (4h30), avec les X 72500 actuels, la clientèle regrette le confort des dessertes antérieures en matériel Corail. Sur un certain nombre de relations, les Corail absorbent les secteurs de voie de mauvaise qualité sans difficulté ce qui n'est pas le cas des AGC.

Il est souhaitable que la décoration présente à la fois un caractère « moderne » et « classique ». Elle doit pouvoir en particulier être acceptée par toutes les catégories socioprofessionnelles et tranches d'âge de la clientèle. Le propre de la mode est de se démoder rapidement alors que les modernisations du matériel sont nécessairement espacées dans le temps. Revêtements et couleurs doivent limiter l'impact de l'usure et de la salissure. Ces principes sont largement appliqués en aviation, dans les autocars et les voitures.

4.2 MATERIEL ET EXPLOITATION

Les attentes fonctionnelles ont été formalisées.

De façon générale, les usagers réclament un confort « grandes lignes » que ne peut aujourd'hui assurer aucune rame TER moderne - et ceci n'est pas une critique pour les matériels TER qui ont, au contraire, fortement rehaussé le confort et les performances des dessertes régionales en répondant à des caractéristiques spécifiques à ces services : grande capacité, échanges fréquents de grands nombres de voyageurs, très fortes performances en traction et en freinage.

La FNAUT ne peut prendre officiellement position que sur des choix fonctionnels et non techniques. Indépendamment de l'aspect coûts, il convient cependant de noter que les attentes fonctionnelles peuvent être plus ou moins bien réalisées selon l'architecture « technique » des matériels.

1- Les avantages spécifiques du chemin de fer à valoriser.

Sur le plan technique, il importe de valoriser les avantages spécifiques du chemin de fer par rapport à ses concurrents.

1.1- C'est le seul moyen de transport dans lequel on peut voyager dans des véhicules non motorisés, synonymes d'absence de bruits parasites et de vibrations. C'est un élément de confort important. La preuve est apportée tous les jours par les clients qui regrettent les Corail quand ils ont été remplacés par des TER modernes (Valence ou Marseille – Briançon, Paris – Culmont-Chalindrey par exemple). Sur Paris – Saint-Quentin, les trains Corail sont surchargés parce que les clients les préfèrent aux autres trains.

1.2- Le mode ferroviaire est également le seul qui permet de réaliser des compositions variables, à coût quasi nul sans nécessité de faire appel, comme en aviation, à des matériels différents ou à multiplier les circulations. Or, cet avantage est très utile pour exploiter un réseau maillé d'Intercités dont les potentiels de trafics sont très variables dans l'espace d'une section à l'autre des lignes ou dans le temps.

1.3- En sous-produit de l'avantage précédent, il est possible de faire circuler des trains à tranches multiples pour économiser des sillons sur un tronçon commun ou, pour un nombre de sillons donné, augmenter les fréquences directes : quand, comme en France, les fréquences sont faibles (comparativement à l'Allemagne...) mieux vaut 2 trains bi-tranches pour desservir 2 fois A et B qu'un train pour A, correspondance pour B puis un train pour B, correspondance pour A. La faible perte de temps due aux manœuvres est largement compensée par l'effet fréquence et l'absence de rupture de charge.

1.4- L'intercirculation entre véhicules, autre spécificité ferroviaire, constitue un avantage important pour le personnel d'accompagnement et la restauration quelle qu'en soit la forme.

Cette exigence est cependant contradictoire avec la notion de train multi-tranches, sauf avec la solution « classique » locomotive + rame mais qui nécessite en contrepartie des manœuvres.

1.5- Enfin, la réversibilité des rames, permet de diminuer les temps d'arrêt dans les gares de rebroussement.

De façon plus générale, la faible durée des temps de stationnement est un paramètre important à respecter pour les TET, plus lents et à arrêts généralement plus fréquents que les TGV.



Un IC pendulaire des CFF (ICN).

2- Quelques réponses techniques possibles.

2.1- Au plan du confort, il est évident que la solution à « motorisation concentrée » constitue la meilleure option. C'est celle constituée par la formule de la rame tractée « classique » locomotive + voitures (éventuellement avec voiture pilote pour fonctionnement en réversibilité), mais aussi par la rame tractée-poussée : formule du TGV français dès sa deuxième génération, avec des espaces voyageurs encadrés par deux locomotives.

Les progrès techniques peuvent évidemment atténuer les inconvénients de la solution à motorisation concentrée, surtout en motorisation électrique. En traction thermique ou bi-mode, l'absence de moteurs thermiques dans les véhicules réservés aux voyageurs paraît indispensable pour des longs parcours. Pour les rames bi-mode une formule mixte semble possible avec une motorisation électrique répartie et l'installation des groupes diesels-alternateurs en bout de rames dans des fourgons-générateurs pilotes sans passagers, comme l'a proposé la revue "Chemins de fer".

2.2- Le respect du principe de modularité impose quasiment la solution de voitures à deux bogies. Il ne s'agit pas de faire du perfectionnisme en termes de composition des trains mais de pouvoir simplement adapter le nombre de véhicules aux lignes desservies et d'être capable, sans complications de faire des adaptations ponctuelles quand c'est nécessaire.

La modularité favorise l'option à motorisation concentrée si on veut une réelle souplesse d'exploitation car, si elle reste possible en motorisation répartie, elle reste plus complexe, les véhicules voyageurs étant techniquement interdépendants par groupes de voitures.

Contrairement aux TGV pour lesquels la résistance à l'avancement est un paramètre important, la multiplicité des bogies n'est pas un inconvénient car les TET sont en dehors du domaine de la grande vitesse. Elle peut même devenir un avantage sur des lignes classiques à rayons de courbes réduits car elle limite les efforts transversaux exercés sur les voies grâce à une charge par essieu plus faible.

2.3- L'exploitation de trains en tranches multiples est facilitée, par rapport à la solution « classique », par la disposition d'un poste de conduite à chaque extrémité de tranche, donc par la réversibilité qui permet de simplifier les manœuvres et de réduire les temps d'arrêt.

La réversibilité peut être assurée, quels que soient les choix techniques retenus pour les matériels, par :

- rames de voitures tractées poussées avec locomotive à chaque extrémité,
- rames de voitures tractées poussées avec voiture pilote et locomotive,
- rames automotrices proprement dites avec voiture et cabine de conduite à chaque extrémité.



Une rame CFF « combinée » sur la rampe sud du Lötschberg

2.4- Deux paramètres influent sur la réduction des temps d'arrêt : la dénivellation entre quai et plancher, le nombre et la configuration des portes.

La rame articulée est favorable au plancher bas, mais une solution avec voitures à deux bogies est concevable avec une « voiture-service » à plancher bas et portes positionnées à côté des bogies. Les voitures à bogies permettent un nombre plus élevé de portes.

3- Priorité au confort

Les arguments techniques étant toujours contestables, d'autant qu'il convient de les compléter par des paramètres économiques : coûts d'acquisition, d'exploitation et de maintenance concernant le matériel roulant mais aussi les infrastructures, les usagers n'ont pas à se prononcer dans ce domaine.

Par contre, ils réaffirment l'absolue nécessité de donner la priorité au confort : à défaut de vitesse, il faut agir sur un minimum de fréquences, donc des capacités relativement faibles mais modulables, et la valorisation du temps passé à bord, indispensable au succès des TET.

Conclusion

Le renouvellement des voitures Corail ne couvre pas le seul besoin des trains aujourd'hui dénommés Intercités, mais celui de l'ensemble des dessertes nationales et interrégionales entre grandes villes et villes moyennes, hors TGV, qui nécessitent un haut niveau de qualité associé à un mode de commercialisation unifié.

Les nouveaux matériels, rames avec locomotives ou automotrices, à un ou deux niveaux, devront aussi remplacer les trains « Téoz » et « Lunéa » et assurer nombre de dessertes à long parcours en lieu et place de celles qui sont aujourd'hui fractionnées, source de baisse de qualité de service, donc de trafic et de recettes.

De même, nombre de trains Corail assurent de façon très satisfaisante aujourd'hui des dessertes TER interrégionales à long parcours dont le matériel devra aussi être remplacé.

Il est donc important que, pour réduire les coûts, les nouvelles commandes puissent bénéficier, comme en 1975 d'un effet de série tout en échelonnant les livraisons, et quelle que soit l'autorité organisatrice.

Des modernisations partielles du matériel actuel, dont le niveau de confort reste apprécié de la clientèle, permettraient, en prolongeant leur durée de vie, de réduire encore ces coûts, et de financer plus facilement en contrepartie un nouveau matériel de bon standing, indispensable pour assurer l'avenir sur une quarantaine d'années des dessertes concernées, dans un contexte d'amélioration permanente de la concurrence et de volonté politique d'inciter au report modal de la voiture vers le train.

4.3 DESSERTES ET COMMERCIALISATION : AMELIORATIONS A MOYENS CONSTANTS

- **Différences entre les TGV et les Intercités**

Les TGV peuvent être commercialisés de façon voisine de l'avion sur les longues distances, car le concurrent est l'avion, et sur certaines courtes distances, dans les cas de dessertes entre grands pôles (Paris – Lille...), bien que le concurrent soit la voiture, car les navettes sont très fréquentes et l'offre en principe légèrement surdimensionnée, hors périodes d'hyper pointes, ce qui permet en général des échanges de dernière minute.

Mais ces méthodes trouvent leurs limites, y compris pour les TGV, dans les autres cas. La réservation obligatoire constitue alors une contrainte forte, pouvant aller jusqu'à l'impossibilité de voyager car les fréquences sont faibles.

Les TET n'ont pas la rapidité des TGV, ce qui nuit aux volumes de trafic sur de nombreuses relations compte tenu de la moindre importance des agglomérations desservies.

Leur concurrent est donc l'automobile et pour améliorer les coefficients de remplissage, il est intéressant de superposer aux trafics à moyenne ou longue distance, des flux complémentaires à plus faible distance.

Le cabotage est un avantage spécifique du mode ferroviaire que le TET peut valoriser plus facilement que le TGV (pertes de temps moindres). La réservation obligatoire constitue une contrainte très défavorable au développement de ce trafic.

- **Constats de la FNAUT : attention aux erreurs d'interprétations**

Le remplacement de trains Corail par des rames TéoZ s'est traduit par des augmentations sensibles de trafic, particulièrement marquées l'année de leur mise en service. Mais contrairement aux conclusions de la SNCF, ces bons résultats ne sont pas imputables, même partiellement, à la réservation obligatoire. Des modifications de dessertes dans certains cas (+ 8,9 % de croissance sur Bordeaux – Nice, avant même la mise en service des TéoZ, échelonnée entre septembre 2005 et avril 2006, (cf. revue « Chemin de fer » n°494) mais surtout l'augmentation du confort sont les deux autres paramètres qui ont généré simultanément des variations de fréquentation.

Cette conclusion peut se vérifier à partir de nombreux exemples.

1- Le remplacement en juin 2006 des TéoZ par des TGV (tous deux à réservation obligatoire) sur Paris – Metz a provoqué une augmentation de trafic de 11 %. C'est la réintroduction d'une voiture bar : « une bonne surprise pour les voyageurs » qui a été particulièrement appréciée de la clientèle (cf. revue Chemin de fer n°500).

4- Sur les relations Dijon – Lyon assurées par quatre à cinq allers-retours quotidiens en 1 h 36 ou 1 h 45, sans ou avec 2 arrêts), les TGV ont perdu 6 % de leur fréquentation en 2008 face à la mise en place par les régions de 14 à 16 allers-retours en 2 h 02 comportant 8 arrêts, malgré l'augmentation de 17 ou 26 min des temps de parcours (cf. La Vie du Rail).

Ces résultats démontrent que la clientèle donne sa préférence à la liberté d'accès au train et à la fréquence plutôt qu'à la vitesse : un principe de base du cadencement généralisé, adapté chez nos voisins européens.

3- De façon générale, le déficit des trains TéoZ à réservation obligatoire Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille-Toulon-Nice, sur un axe au trafic potentiel très important (un chapelet de grandes villes et de villes moyennes, de nombreux points de correspondances, des ports, de l'industrie, du tourisme, des seniors à fort pouvoir d'achat et des infrastructures ferroviaires de bonne qualité) *démontre clairement que l'offre Intercités de la SNCF ne répond plus aux attentes de la clientèle.* C'est en fonction de tous ces éléments que la FNAUT, en accord avec la totalité de ses associations concernées, s'oppose au principe de la réservation obligatoire.

Rappelons que la réservation facultative constitue la norme générale chez nos voisins européens, pour tous les trains assurant des services interrégionaux ou nationaux.

- **Attentes des usagers sur les conditions d'accès aux trains Intercités**

Dans le domaine de la qualité de service, les usagers attendent *la garantie d'une place assise*, pour 70 % d'entre eux selon la SNCF. C'est un élément de confort évident, s'agissant de services « grandes lignes » avec des temps de transport au minimum de $\frac{3}{4}$ h à 1 h.

Mais cela ne veut pas dire, contrairement à la position de la SNCF, que 70 % des clients demandent la réservation obligatoire mais que 30 % d'entre eux pensent que de toute façon ils trouveront une place ou sont prêts à accepter de voyager dans des conditions de transports dégradées si cela leur permet de voyager au jour et à l'heure de leur choix en cas de déplacement improvisé. Cette attente se traduit *par la demande de réservation facultative dans tous les trains.*

Les échanges et les remboursements doivent être simples et gratuits, avec ou sans réservation, ... parce que changer de date ou d'itinéraire en voiture ne pose pas de problème et n'engendre aucun surcoût. Ces attentes de la FNAUT ont été formulées par le journal zurichois NZZ (Neue Zürcher Zeitung) en janvier 2006 : « 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 » (FNAUT-infos n°165). Les billets doivent être utilisables très simplement.

Les billets ouverts doivent être disponibles sur tous les canaux de vente pour les voyageurs ne désirant pas réserver de place. Cette option doit être clairement présentée et disponible sur internet.

Le TGV, performant mais coûteux en infrastructures nouvelles, peut se payer plus cher à condition que la tarification des voyages de forte valeur (pour les déplacements professionnels) contribue au financement des voyages de valeur plus faible (les déplacements obligés à caractère personnel ou familial) à ne pas confondre avec les déplacements de loisir.

Le TET doit rester à prix modéré, surtout s'agissant d'un service public moins coûteux et moins rapide. Il devrait logiquement assurer également sur des itinéraires parallèles aux LGV des dessertes « lowcost ». C'est ce concept qui assure aujourd'hui la croissance du transport aérien. Le barème kilométrique doit donc rester la référence du prix maximum pour les TET.

Dans le domaine de la réservation, deux améliorations constitueraient un progrès sensible pour le voyageur :

- la systématisation de l'option du choix du sens de la marche,
- la possibilité de choisir ses places à partir d'un diagramme, à l'instar du développement de cette pratique dans l'aérien. Ces diagrammes sont à la disposition du personnel de vente mais pas des clients...

Ces possibilités de choix supplémentaires ne peuvent qu'inciter l'utilisateur à choisir l'option réservation (facultative)...

- **Propositions de la FNAUT : la « réservation incitative »**

Compte tenu de la souplesse de la concurrence routière, des attentes des usagers et des contraintes d'organisation du transport, la solution suivante pourrait être retenue, basée sur la notion de « réservation incitative » et non facultative, avec maintien du libre accès au train.

Cette incitation permettrait à la SNCF d'avoir, à défaut de réservation systématique, une connaissance satisfaisante de l'évolution du remplissage et de la fréquentation des trains. Il convient de rappeler que la réservation facultative constitue la norme générale chez nos voisins européens.

Les principes de commercialisation seraient les suivants, basés sur le barème kilométrique.

Option de base : calendrier voyageur blanc-bleu

Toutes les réductions sont établies à partir du tarif « Normal » actuel et sont fonction de la période du calendrier voyageur.

1- Billet ouvert (« billet sans réservation ») avec période de validité fixée (2 mois) et possibilité d'achat sur tous les canaux de vente. Cette option n'est accessible que de façon confuse ou contradictoire aux « spécialistes » d'internet qui connaissent son existence

2- Le billet ouvert ne doit pas mentionner d'horaires mais se limiter à l'origine – destination, le kilométrage, le prix et les conditions tarifaires : niveau de prix appliqué (tarif normal, période blanche, carte de réduction...) et le jour de début de sa validité.

3- Réservation incitative (« billet avec réservation gratuite ») proposée spontanément et explicitement lors du premier achat du billet, avec libre accès sans réservation, donc sans garantie de place assise, dans tous les autres trains du parcours acheté à conditions tarifaires identiques (période blanche ou bleue). Cette condition, à elle seule, permet de garantir à l'utilisateur qui le désire la garantie d'une place assise.

4- Possibilité d'acheter ultérieurement une réservation à prix modique.

5- Echanges sans frais de procédure avant départ et pendant la durée de validité des billets, avec ou sans réservation.

6- Quand c'est le cas, annoncer lors d'un achat ou d'un échange au guichet, au téléphone ou par internet: « Complet en réservation ».

7- Maintien d'autorisation d'accès au train, c'est-à-dire d'annonce de circulation et de vente de billets ouverts, même quand le train est annoncé « Complet en réservation », ce qui permet aux usagers qui sont contraints à improviser un déplacement de voyager en connaissance de cause dans des conditions de confort éventuellement dégradées.

8- Une information complémentaire pourrait être fournie, également par tous les canaux de vente – et analogue à celle actuellement disponible sur voyages-sncf.com pour les trains à réservation obligatoire : « Dernières places disponibles à ce prix » – selon la pratique du site internet des CFF : « occupation faible ou moyenne prévue », « occupation importante prévue » ou « occupation très importante prévue ».

Cette méthode de commercialisation est proche de la solution retenue pour certains Corail Intercités mais elle devrait être étendue aux ex trains TéoZ et aux Intercités sans réservation (une aberration commerciale sur un axe comme Bayonne – Toulouse par exemple...).

Option : yield management affiné

Le yield management n'impliquant pas la réservation obligatoire, cette option a pour but de valoriser ses avantages pour l'opérateur ferroviaire (amélioration des recettes et du coefficient de remplissage des trains) et les usagers (possibilités d'offrir des prix réduits à partir d'un prix plafond réglementé par l'Etat : le barème kilométrique) tout en conservant le billet ouvert pour maintenir l'indispensable souplesse d'accès au train face à celle de la voiture, principal concurrent du TET.

Dans cette option, le calendrier voyageur est supprimé.

Pour les billets avec réservation, les réductions accordées, établies à partir du prix Normal du barème kilométrique, sont affinées : au lieu d'être déterminées en fonction des périodes du calendrier voyageur, elles sont adaptées, train par train, en fonction des réservations enregistrées : effet de yield comme dans les trains à réservation obligatoire.

Les billets ouverts ne seraient vendus qu'au prix plafond calculé comme pour les TGV ou les TER, les cartes de réductions garantissant -25 % et les abonnements Fréquence -50 %.
La Grande-Bretagne applique des principes de tarification analogues pour les Intercités.

Les échanges doivent être effectués sans frais, hors effet yield.

Remarque 1 : On pourrait objecter que les prévisions de fréquentations sont plus sujettes à aléas avec l'absence de réservation obligatoire, mais dans ce dernier cas, l'aléa existe aussi avec les possibilités d'échanges ou d'annulations.

Remarque 2 : Ces propositions sont compatibles avec les remarques faites par le BCG, auteur d'une étude commandée par le ministère des transports à la FNAUT quand elle a été audité en janvier 2012 : plusieurs formes de yield sont possibles sans réservation obligatoire.

Remarque 3 : Dans cette option, il est indispensable de maintenir l'interchangeabilité existante entre les billets Intercités et TER pour une même période d'utilisation, blanche ou bleue pour les TER.

Par exemple, les billets Intercités au tarif normal ou avec réduction minimum pour les cartes de réduction, doivent être valables pour les TER en période blanche ou bleue et les billets Intercités soumis au yield doivent être utilisables pour les TER en période bleue.

Cette exigence se justifie par la nécessaire souplesse d'accès au train, par exemple excellente entre Caen et Cherbourg (8 Intercités et 7 TER) mais catastrophique entre Montpellier et Marseille (5 Intercités ou TGV et 5 TER). Même les billets Intercités au plein tarif Loisir, plus cher que les billets TER, ne sont pas utilisables sur ceux-ci (autre aberration commerciale...).

- **Exemple d'un opérateur alternatif à l'étranger : HKX en Allemagne**

L'opérateur HKX (Hamburg-Köln Express), fondé en 2009, exploite depuis le 23 juillet 2012 des services réguliers Intercités en open access entre Hamburg et Köln. Le voyage dure environ 4H20. Les services d'HKX sont en concurrence directe avec les IC et ICE de la DB. L'objectif d'HKX est d'être un opérateur low-cost. Son offre tarifaire n'est disponible qu'au travers de son site internet.

Le témoignage de Monsieur Emmanuel PIRES, qui a effectué un trajet le 19 octobre dernier, est intéressant, en ce qui concerne la distribution et la qualité de service.

"Lors d'un voyage en Allemagne, j'ai été amené à emprunter la liaison entre Hambourg et Cologne exploitée par l'opérateur ferroviaire privé HKX.

Le trajet s'est bien déroulé. Un retard de 15 mn sur un trajet de 4h était constaté à l'arrivée. La composition hétéroclite de la rame (enchaînement disparate de voitures provenant de différents exploitants) peut surprendre, mais le confort dans la voiture dans laquelle j'étais installé était remarquable (probablement une première classe déclassée).

Le billet avait été acheté sur internet longtemps en amont de la date du voyage. Mais en gare de Hambourg, il ne m'a pas semblé possible d'acquérir un titre de transport pour ce train. Aucun automate de vente ne délivre de billets pour cette compagnie. Les billets sont-ils délivrés aux guichets de la Deutsche bahn ? Est-il possible d'obtenir un titre de transport sans avoir, à l'aide d'un ordinateur ou d'un téléphone, réservé le billet. Peut-être est-il possible en s'adressant au personnel de bord d'acheter son billet dans le train ? Autant de questions qui restent en suspens."



Le train HKX 1802 du 19 octobre 2013 à Hamburg Hbf à destination de Köln.

4.4 SEGMENTATION DES FLUX

4.4.1 PRINCIPES DE DESSERTE

La mission des TET est double : dessertes accélérées entre grandes villes et relations directes moins rapides entre villes moyennes, ce qui implique deux catégories de sillons : rapides et caboteurs (comme les TGV Paris – Bordeaux directs ou avec arrêts intermédiaires).

Le modèle économique des TET nécessite des compléments de trafic de cabotage de courte/moyenne distance sur les relations de moyenne/longue distance.

En conséquence, pour les longues distances, les temps de parcours et le nombre d'arrêts ne doivent pas être déterminés pour rendre l'OD compétitive par rapport à la concurrence (la clientèle pressée restera attachée à l'avion ou au TGV quand il existe, au train de nuit et éventuellement à l'autoroute) mais pour optimiser le trafic de toutes les dessertes intermédiaires complémentaires. Il convient de rechercher un juste milieu entre des arrêts nombreux et des temps de parcours réduits.

Par exemple sur Bordeaux – Marseille, le voyageur n'est pas à 10 minutes près ; par contre, il faut pouvoir assurer la desserte de toutes les villes moyennes concernées et des fréquences correctes. Si le trafic potentiel de la ligne justifie des fréquences complémentaires, ces relations doivent être assurées par des dessertes rapides limitées aux grandes agglomérations. Les TET ne doivent pas, en règle générale, accepter les abonnés pendulaires TER.

La séparation des trafics ne doit pas se faire par suppression d'arrêts des TET (par exemple Montauban qui a un trafic pendulaire avec Toulouse), ni par l'instauration de la réservation obligatoire, mais par la tarification (interdiction des TET aux abonnés TER – principe qui peut accepter des exceptions locales, en « bouts de lignes »...) et un contrôle systématique, comme à l'étranger.

Le modèle d'exploitation pour les radiales, selon la FNAUT, est la grille Paris – Cherbourg. Les caboteurs province – Paris du matin et Paris – province le soir sont surtout fréquentés par des pendulaires et nécessitent du matériel de grande capacité.

On peut en déduire que les caboteurs TET du Grand bassin parisien ont un caractère de TER interrégionaux, devant être exploités par du matériel de grande capacité à deux niveaux (Régio 2N) mais à niveau de confort grandes lignes (à l'image du TGV Duplex) et non Transilien.

Les relations importantes hors Île-de-France (POLT, Bordeaux – Marseille...) justifient les deux types de sillons, mais en cas de conflits dans les zones saturées (Île-de-France, Arc méditerranéen), notamment en heures de pointe, il faut donner la priorité au sillon caboteur ; ce qui signifie que sur Orléans – Paris par exemple un sillon rapide Limoges – Paris soit ralenti en Île-de-France .

Sur les relations à trafic plus limité (Nantes- Bordeaux, Caen – Tours (pour Bordeaux...), le sillon unique caboteur s'impose.

La FNAUT considère comme raisonnable le principe de 3 fréquences TET sur les lignes historiques parallèles aux LGV. De façon générale, il faut un minimum de relations directes (sans rupture de charge), vu les faibles fréquences et la gestion catastrophique des correspondances en France.

En conclusion de ces échanges, le cœur de métier des TET est la desserte des villes moyennes qui se traduit par une priorité à accorder aux sillons caboteurs. Il est toutefois important dans certains cas d'assurer des services rapides entre grandes métropoles, non reliées par des TGV, pour pouvoir concurrencer le trafic autoroutier.

Certains caboteurs du Grand bassin parisien ont un caractère de TER interrégional.

4.4.2 LA DESSERTE DU BASSIN PARISIEN

La situation de la ligne Amiens-Paris est intéressante à plusieurs titres et constitue un exemple intéressant dans l'ensemble des dessertes du grand bassin parisien.

A propos du projet de grille 2015 de la ligne Amiens-Paris, la FNAUT Picardie souhaite souligner les éléments suivants qui complètent les demandes précises des usagers.

La grille tient compte du mauvais fonctionnement des horaires actuels, en particulier du mauvais positionnement des trains par rapport aux besoins, et des dysfonctionnements liés aux horaires trop rapprochés entraînant des retards en cascade.

Depuis les actions menées en 2011 2012, les trains entre Creil et Paris sont mieux répartis et devraient améliorer les flux, même si certains points sont à revoir.

Certaines demandes comme une meilleure correspondance à Creil pour les usagers de la ligne Creil Beauvais ont été obtenues ainsi que la desserte de Compiègne, le matin et le soir, pour laquelle nous nous mobilisons depuis plus de deux ans (En particulier le 21h34 au départ de Paris, demande de nombreux salariés du Compiégnois).

En revanche, nous sommes étonnés, voire consternés par les dessertes régionales ou interrégionales. Au vu des horaires, on a nettement l'impression que la Picardie fait partie de l'Ile-de-France.

Par exemple, les relations entre l'agglomération creilloise, 2^e aggro de Picardie et Amiens, capitale régionale sont sacrifiées.

Le nombre de trains Intercités Paris Amiens qui s'arrêtent à Creil diminue. En 2010 nous avons mené une action de pétitions très suivie à Creil, pour obtenir l'arrêt de trains I.C. du matin qui permettaient un meilleur accès à Amiens pour les étudiants en particulier et nous avons obtenu gain de cause. Il est étonnant de constater que les usagers sont à nouveau ignorés dans la grille horaire 2015. Pourquoi les IC Paris –Amiens de 7h 41, 8h41, 12h31 ne s'arrêtent-ils pas à Creil pour permettre aux usagers du Sud de l'Oise et en particulier ceux de Chantilly d'avoir la correspondance et rejoindre Amiens avec une durée acceptable ?

Il en va de même pour la relation St Quentin Compiègne : le dernier IC part de St Quentin à 18h24, effectue un seul arrêt à Compiègne, le dernier train TER part de St Quentin à 19h47 et le dernier train entre Compiègne et Creil est à 20h35 !

Le dernier train entre Beauvais, préfecture de l'Oise et Creil, 1^e agglomération de l'Oise est à 18h49 !

Les correspondances interrégionales sont insuffisantes : Effectuer un trajet entre Lille, St Quentin et Compiègne ou entre Amiens, Laon et Reims est devenu impossible à certaines heures.

En terme d'aménagement du territoire et de développement durable, cette grille ne va pas dans le bon sens, elle privilégie les relations vers Paris et néglige les villes moyennes. Elle est plus un encouragement à reprendre la voiture qu'à favoriser la transition énergétique ! Elle ne facilite pas les déplacements des salariés entre les villes de Picardie, ce qui ne favorise pas l'emploi en Picardie.

Cette grille 2015 se trouve également en contradiction avec le projet de liaison Roissy Picardie qui passe par Creil et qui a pour vocation de rejoindre Roissy en améliorant le maillage ferroviaire entre les différentes villes de l'Oise, voire de Picardie. Pourquoi les usagers reprendraient-ils les lignes de l'étoile ferroviaire de Creil en 2019 si on les a éloignés, voire dégoûtés de ces axes jusque là ?

Pour finir, une proposition, puisque nous sommes à Creil et qu'il faut rappeler le besoin de liaisons vers le reste de la Picardie : imitons la ville d'Evreux qui s'appelle dorénavant Evreux Normandie, nous suggérons que Creil devienne Creil en Picardie.

Dernier élément : la suppression annoncée des contrôleurs sur la ligne Beauvais Paris, n'augure rien de bon pour les usagers des lignes picardes. Nous sommes tout à fait opposés à cette suppression, nous rappelons que la présence de personnel dans les trains est indispensable à la tranquillité et au confort des usagers. Un conducteur conduit, il veille à la sécurité de la circulation, il ne peut pas veiller en même temps à la sécurité des passagers, les informer et les rassurer en cas de besoin, ou en cas de dysfonctionnements, hélas nombreux sur les lignes picardes très empruntées, voire surchargées.

CONCLUSION

Après le succès du TER, le TET doit devenir une alternative crédible à la voiture – et à l’avion dans certains cas – et non le moyen de transport des seuls « dépendants » pour les liaisons entre grandes villes (hors TGV) et villes moyennes, à l’échelle nationale.

L’absence de grande vitesse doit être compensée par la fréquence et par la valorisation du temps passé à bord. Toutefois, il faut rester attentif au critère du temps de parcours qui peut influencer sur la décision du mode de transport. Les efforts de modernisation des infrastructures doivent être poursuivis. Il est nécessaire que l’Etat s’engage dans un programme d’amélioration du réseau principal pour réduire les temps de trajet par dizaines de minutes et pour donner la preuve qu’il a une ambition pour les TET.

La tarification doit inciter au report modal, la souplesse d’accès totale face à l’automobile.

L’offre Intercités doit refléter une vision nationale du système de transport, intégrée avec le TGV et le TER, et être simplement accessible de façon globale et détaillée. Elle ne doit plus être désavantagée vis-à-vis du TGV lors de sa commercialisation ou de l’exploitation (interruptions de trafic, etc...).

Elle doit bénéficier d’une image forte.

C'est en prenant en compte les attentes des voyageurs, dans le domaine des liaisons Intercités de longue distance, que le secteur ferroviaire pourra contribuer à l'accélération du report modal.

La FNAUT portera auprès des Pouvoirs publics, des autorités organisatrices et des exploitants de transports, les différentes mesures d'améliorations qu'elle a proposées dans ce document d'analyse.

ABRÉVIATIONS

AO ou **AOT** ou **AOTU** : Autorité organisatrice de transports
AOTU : Autorité Organisatrice de Transports Urbains
AR : Aller-Retour
AU : Aire Urbaine
AUT : Association des Usagers des Transports, FNAUT Ile-de-France
CESE : Conseil Economique et Social Européen
CFF : Chemins de Fer Fédéraux
CNL : City Night Line
DB : Deutsche Bundesbahn
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DIACT : Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires
DATAR : Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
DSP : Délégation de Service Public
EF : Entreprise Ferroviaire
ERA : European Rail Agency
FEV : Fédération Européenne des Voyageurs
FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
GART : Groupement des Autorités Responsables des Transports
IC : InterCity (DB)
ICE : InterCityExpress (DB)
IR : InterRégionaux
IRC : Instance Régionale de Concertation
JOB : Jour Ordinaire Banal (mardi à jeudi)
LGV : Ligne à Grande Vitesse
MEDDTL : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement
min : minute
OD : Origine-Destination
POLT : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse
RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
RFF : Réseau Ferré de France
RFN : Réseau Ferré National
RGP : Rame à Grand Parcours
RTG : Rame à Turbines à Gaz
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français
STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TER : Transport Express Régional
TET : Trains d'Equilibre du Territoire
TGV : Train à Grande Vitesse
UE : Union Européenne
UM : Unité Multiple
US : Unité Simple
UTP : Union des Transports Publics
VFCEA : Voie Ferrée Centre Europe Atlantique
VSC : www.voyages-sncf.com

REMERCIEMENTS

Remerciements pour leur aide efficace et leurs contributions à :

Jean-Louis CAMUS
Florent CHAUVIN
Jean-Yves COLAS
Denise DEBRINCAT
Marc DEBRINCAT
Christiane DUPART
Frédéric LAUGIER
Gilles LAURENT
Jean-François MARTINET
Daniel MOURANCHE
Jacques OTTAVIANI
Emmanuel PIRES
Dominique ROMANN
Jean-Marie TISSEUIL
Anne-Sophie TRCERA
Philippe VALERIANO
Mélanie VEZARD

Crédit photos : Marc DEBRINCAT