

LES TRAINS INTERCITES DE LONGUE DISTANCE :

L'ANALYSE DE LA FNAUT

RESUME

L'étude de la FNAUT, menée avec le soutien financier de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, a porté sur les attentes des voyageurs en matière de trains Intercités assurant des liaisons à longue distance.

Elle a été élaborée par Jean LENOIR (vice-Président de la FNAUT), en collaboration le réseau Intercités de la FNAUT et le réseau des FNAUT régionales.

La convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), exploités sous la maque Intercités, a été signée par l'Etat et la SNCF le 13 décembre 2010 pour une durée de trois ans. 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.

Le contexte actuel est celui de la fragilisation des dessertes Intercités : vieillissement du matériel, impact des nombreux travaux en cours sur le réseau et de la crise des sillons, « suspensions » de certaines liaisons transversales.

1. DEFINITION DU PERIMETRE DES TET A LONGUE DISTANCE

Les relations inter villes combinent des missions d'intérêt national et interrégional et doivent également assurer la desserte des villes moyennes ce qui permet de distinguer deux groupes de lignes, faisant l'objet de propositions dans l'étude.

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

- ayant leur origine et leur terminus dans des villes principales ou des nœuds ferroviaires,
- ne desservant au passage que des villes agglomérations grandes ou moyennes avec donc des inter-distances relativement importantes.

Un premier groupe de lignes permet d'assurer des liaisons entre grandes agglomérations et de desserte des villes moyennes intermédiaires. Ce réseau peut comprendre des axes parallèles à des lignes à grande vitesse qui assurent des « dessertes d'extrémités » (exemple : Paris-Nancy-Strasbourg). Les dessertes concernées présentent un caractère national indiscutable

Un second groupe de lignes pouvant relever du service public et de l'aménagement du territoire peut assurer la desserte de chefs-lieux de département et de centres de services, en particulier dans les zones de moindre densité de population (Clermont-Ferrand-Lyon).

Pour la FNAUT, les TET « Intercités » ont pour mission de desservir :

- les grandes villes, hors périmètre TGV, 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.

Les TET sont les rapides et express existant avant l'introduction des TGV, à l'exception des rapides qui ont été remplacés par des TGV ; les dessertes TET doivent incorporer les villes moyennes et les desservir en cabotage.

Des propositions sont faites sur l'amélioration de l'offre de 6 lignes Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Paris-Belfort, Bordeaux-Nice et Nantes-Bordeaux. Chaque ligne est étudiée en ce qui concerne :

- les principes actuels des missions,
- les propositions d'adaptation,
- la comparaison multimodale notamment en ce qui concerne les coûts (le coût du train Intercités quand on voyage seul est légèrement moins cher que le coût marginal de la voiture).

Exemple de proposition de desserte sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg :

	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 (x) nombre d'arrêts par jour pour le type de mission concernée

Les analyses sont faites à partir des dessertes en jour ouvrable de base. 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, sur des exemples d'itinéraires transversaux, entre l'autocar et le train IC tourne à l'avantage de ce dernier en ce qui concerne les temps de parcours et la valorisation du temps de transport pour l'utilisateur.

2. POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT

La FNAUT a mis au point un questionnaire afin d'évaluer le potentiel de développement des 6 liaisons Intercités évoquées au point 1. Malgré le caractère empirique de cette enquête, les conclusions suivantes se dégagent :

- pour les voyageurs habituels de ces lignes, la commodité intrinsèque du transport ferroviaire (sécurité, fiabilité) et le confort sont des éléments qui motivent leurs choix (le prix, nettement moins) ;
- pour les voyageurs qui utilisent d'autres modes, les facteurs de report modal consisteraient en des horaires et des fréquences mieux adaptés, éventuellement des temps de parcours plus favorables ;
- au niveau du confort à bord, les voyageurs sont demandeurs de restauration à bord et de prises de courant ;
- les correspondances entre les Intercités et les TER sont assez souvent mal notées.

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 (pour une partie du trajet) et des relations de cabotage à arrêts plus fréquents entre « villes moyennes » (pour une autre partie du trajet). 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. Pour les lignes radiales, les horaires doivent intégrer le besoin d'une bonne desserte de la destination côté province.

Pour les lignes transversales qui desservent souvent des villes d'égale importance, à la différence des radiales, la grille horaire doit être établie à partir de « points de rendez-vous privilégiés » qui doivent constituer des nœuds de correspondances.

Le concept de ville moyenne est à adapter selon les zones géographiques et la densité des dessertes, l'éloignement des autres gares. Pour un itinéraire donné, il est important de prévoir des prolongements de parcours directs, les autres relations étant assurées par des correspondances pour augmenter le trafic des lignes à trafic moyen.

La conception des horaires doit valoriser l'exploitation d'un réseau maillé. Le train de nuit est plus complémentaire que concurrent du TGV.

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. Ces liaisons concernent des liaisons à courte, moyenne ou longue distance.

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

Un rapide recensement des dispositifs existants de représentation des voyageurs 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. Ce déficit démocratique doit être comblé par une concertation de proximité, au plus près des attentes des voyageurs.

L'étude d'autres secteurs ayant recours à la consultation de ses usagers (groupes hospitaliers, enseignement secondaire, conseils de quartier, TER) nous permet d'observer la manière dont sont pris en compte les avis des usagers. Il en ressort que la concertation doit être exercée à un niveau très déconcentré et concret, en attribuant certains pouvoirs aux usagers.

Concernant les TET, nous avons dégagé les 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. En particulier, un pouvoir de proposition du collège des représentants des voyageurs avec obligation de retour au comité suivant doit être mis en place, ainsi que des modalités pratiques et concrètes du fonctionnement des comités TET afin de permettre une prise en compte efficace des propositions des voyageurs.

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. 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.

La composition des comités TET pourrait être la suivante : DREAL, régions et départements concernés, transporteur, personnalités qualifiées, associations agréées de consommateurs, associations d'usagers concernées, voyageurs volontaires.

4. PISTES D'EVOLUTION

L'amélioration des grilles horaires des dessertes constitue un élément important de développement du trafic. Les principes d'améliorations ont été au paragraphe 2.

Concernant le matériel roulant, La FNAUT a établi des spécifications fonctionnelles, sur la base des attentes de la clientèle, en particulier en matière de confort, dans la perspective du renouvellement du matériel actuel qui devra à l'avenir continuer d'assurer nombre de dessertes « grandes lignes ». Les services à bord, tels que la restauration, des prises de courant et des espaces pour les vélos doivent être disponibles pour l'ensemble des voyageurs.

La tarification doit inciter au report modal et permettre la souplesse d'accès totale face à l'automobile. Compte tenu de la souplesse de la concurrence routière, des attentes des usagers et des contraintes d'organisation du transport, il convient de conserver le caractère facultatif de la réservation facultative, avec maintien du libre accès aux trains ne faisant pas l'objet de la réservation.

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. 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.

Conclusion

Les TET doivent devenir une alternative crédible à la voiture, et à l'avion dans certains cas, 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.