

Conférence de presse du vendredi 4 septembre 2014

Veut-on faire disparaître les trains Intercités ?

Introduction

Les services Intercités, composante indispensable de l'offre ferroviaire

Les services TER et TGV ne répondent pas à tous les besoins des voyageurs et à toutes les exigences de l'aménagement du territoire. Le voyageur ferroviaire a besoin en effet d'une offre consistante de relations interrégionales, à moyenne et longue distance, de jour et de nuit, assurées par des trains dits d'équilibre du territoire (TET), actuellement exploités par la SNCF sous la marque Intercités :

- pour la desserte du grand bassin parisien (Paris-Rouen,...) ;
 - pour la desserte des grandes villes et des villes moyennes sur les axes radiaux et transversaux non desservis par le TGV (Paris-Limoges, Nantes-Bordeaux,...) ;
 - mais aussi pour les axes desservis par le TGV, en complément de l'offre TGV trop coûteuse pour la clientèle modeste et ne desservant pas les villes moyennes (Chartres, Bar-le-Duc,...).
- 100 000 voyageurs par jour en moyenne utilisent les Intercités.

Une régression continue de l'offre

En 2005, la SNCF avait cherché à "refiler" les Intercités déficitaires aux Régions, mais le ministre des transports Dominique Perben lui avait imposé d'en poursuivre l'exploitation. Cependant de nombreux services ont disparu entre 2006 et 2010.

Depuis le 13 décembre 2010, les trains Intercités sont placés sous l'autorité de l'Etat, autorité organisatrice, dans le cadre d'une convention Etat-SNCF relative aux trains d'équilibre du territoire (TET). Mais, à l'inverse de l'évolution espérée, une nouvelle régression de l'offre, de l'ordre de 10 % (hors suppressions liées à la mise en service du TGV Rhin-Rhône), a encore été constatée, l'Etat approuvant toutes les suppressions proposées par la SNCF alors que la convention avait pour objectif le maintien et le développement de l'offre.

Des services dont la pérennité n'est pas garantie

L'avenir des trains Intercités est aujourd'hui très incertain. Il est fragilisé par :

- 1 - la contraction du réseau ferré qui réduit le nombre des itinéraires disponibles ;
- 2 - le vieillissement et le manque de fiabilité du matériel roulant ;
- 3 - la mauvaise qualité de l'exploitation par la SNCF ;
- 4 - une gouvernance défailante ;
- 5 - l'absence de financement pérenne du déficit d'exploitation ;
- 6 - l'assèchement de la clientèle par le TGV dont la SNCF privilégie l'usage (Paris-Mulhouse), par des autoroutes parallèles (ligne des Causses), par l'avion « low cost » ;
- 7 - le développement d'une offre autocar interrégionale concurrente, et non complémentaire.

1. La dégradation et la contraction du réseau ferré

Le réseau ferré français comprend environ 20 000 km de lignes ouvertes au trafic voyageurs. Son maillage actuel doit être maintenu et même étoffé afin de sauvegarder les services Intercités et leur extension. Mais sa dégradation impose des ralentissements sur 3 000 km et, si la politique de l'Etat et des Régions n'est pas réorientée, le quart de ce réseau aura disparu dans dix ans. Il ne s'agit plus seulement, comme dans le passé, de lignes régionales desservant des zones peu densément peuplées : ce sont des lignes interrégionales plus structurantes qui vont disparaître, comme déjà, fin 2013, Verdun – Châlons-en-Champagne.

- La fermeture des liaisons Clermont-Limoges et Clermont-Brive-Périgueux-Bordeaux par Ussel est intervenue en juillet 2014, car la section centrale Laqueuille-Eygurande (22 km seulement) n'a pas été régénérée, bien que les travaux nécessaires soient peu coûteux (7 millions €)... et que d'autres sections aient été rénovées récemment (pour 40 millions €).
- La rénovation de la section Thiers-Noirétable (22 km) de Clermont-Saint-Etienne (145 km) est nécessaire mais n'est pas envisagée. La fermeture de la ligne Clermont-Béziers (ligne des Causses), très dégradée et peu circulée (un seul aller-retour par jour), et de la ligne Clermont-Nîmes (ligne des Cévennes), renforcerait l'enclavement ferroviaire du Massif Central.
- La fermeture des lignes Grenoble-Gap et Valence-Gap est évoquée.
- La rénovation de la ligne Nantes-La Rochelle-Bordeaux, menacée par le très mauvais état de la voie entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle (100 km), est actée, mais non financée...

Les responsabilités des Régions et de l'Etat

- La Région Auvergne refuse d'intervenir dans le cadre du prochain Contrat de Projets Etat-Région, alors qu'elle pourrait bénéficier d'aides de RFF et de l'Etat.
- La subvention annuelle de l'Etat à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) a été ramenée de 700 à 350 millions d'euros. L'abandon de l'écotaxe prive l'Etat d'environ 500 millions d'euros par an et ralentit les investissements ferroviaires alors qu'il faudrait accélérer la rénovation du réseau classique pour éviter son vieillissement et améliorer sa fiabilité et ses performances.

Il est impératif que l'Etat définisse un réseau ferré minimum interrégional s'appuyant essentiellement sur le réseau existant et comprenant les liaisons frontalières, et qu'il fasse le nécessaire, en partenariat avec les Régions, pour que RFF maintienne ou remette en état les infrastructures. C'est une des conditions indispensables pour qu'une exploitation correcte des trains Intercités et TER interrégionaux (et du fret) puisse se développer ou se mettre en place.

2. Le manque de fiabilité du matériel roulant

L'Etat a initié le renouvellement du parc, devenu obsolète, par la commande de 34 rames automotrices. Mais un renouvellement de la totalité du matériel roulant n'est pas programmé : il exige 3 milliards d'euros mais permettrait d'économiser 30 millions de maintenance par an et de redresser la fiabilité (89,4 % en 2011 ; 87,9 % en 2012).

Le nouveau matériel doit être un matériel spécifique, adapté aux longs parcours, donc performant (220 km/h), réversible, très confortable, comportant une voiture-bar ou restaurant, un large espace vélos pour les cyclotouristes,... et non un matériel TER "amélioré". Les locomotives thermiques sont à bout de souffle, les pannes sont très fréquentes, mais les voitures Corail, très confortables, peuvent être rénovées, leur abandon serait un gaspillage.

3. Une exploitation inadaptée aux besoins des voyageurs

Le taux moyen de remplissage des trains Intercités n'est que de 37 %.

- Il faut créer des relations interrégionales directes, par exemple Grenoble-Marseille, ou Metz-Reims par Verdun (il fallait le faire avant la fermeture de Verdun-Châlons). Une manière simple d'y parvenir consiste à mettre bout à bout des services TER rapides.
- Les horaires et les correspondances doivent être revus. La fréquence minimale souhaitable dépend de la longueur du parcours : 6 AR entre 300 et 600/700 km, 2 AR diurnes et un nocturne au-delà. On en est loin : 3 AR quotidiens seulement sur Nantes-Bordeaux, les arrivées sont trop tardives le matin, les correspondances peuvent être améliorées.
- La ponctualité des trains doit s'améliorer, de même que leur propreté.
- Les services à bord doivent être diversifiés : transport des vélos, restauration.
- Certains services de nuit conservent un intérêt malgré l'extension des services TGV.
- L'amélioration et la garantie des correspondances, le rétablissement de relations directes, l'amélioration des fréquences par augmentation de la productivité, sont des mesures qui ne coûtent rien avec du personnel polyvalent mais apportent beaucoup aux clients.
- La tarification doit être modérée pour attirer le voyageur modeste tenté par le covoiturage (devenu un concurrent redoutable du train classique), l'autocar ou l'avion low-cost. La carte Enfant-famille, valable sur les trains à réservation obligatoire, doit être valable sur tous les Intercités. Les formules à bas prix doivent être développées.
- Un voyage doit pouvoir s'improviser pour que l'Intercités puisse attirer l'automobiliste. La FNAUT s'oppose à la réservation obligatoire : la réservation facultative doit être généralisée.

4. Une gouvernance défaillante

La FNAUT souligne depuis longtemps le caractère hétéroclite des dessertes à moyenne et longue distance, TER interrégionaux et Intercités. Une rationalisation des compétences aujourd'hui réparties de manière confuse entre SNCF, Régions et Etat est indispensable.

- Ce serait une erreur de confier la gouvernance des Intercités aux Régions. Ce n'est pas leur vocation et elles n'en ont ni la compétence, ni les moyens financiers. Sauf exceptions (Paris-Dijon-Lyon), elles collaborent difficilement : les relations interrégionales directes sont trop rares ; les correspondances à Veynes entre les trains Grenoble-Gap et Marseille-Briançon sont de mauvaise qualité ; les services Clermont-Béziers et Clermont-Nîmes ont été tronçonnés ; la ligne Nantes-Châteaubriant a été rouverte sans vision interrégionale.
- Ce sont au contraire les TER à longue distance (Lyon-Tours, Dijon-Tours, Nantes-Orléans,...) qui doivent devenir des Intercités afin de constituer un réseau national Intercités étoffé, maillé et lisible, complémentaire du réseau TGV : l'offre Intercités doit couvrir tout le territoire. Seules certaines dessertes Intercités sur courtes distances et à arrêts nombreux (par exemple La Rochelle-Bordeaux), peuvent être confiées aux Régions concernées.
- Les trains Intercités ont un caractère national qui doit être préservé et valorisé : c'est logiquement à l'Etat d'en assumer la responsabilité. La loi de réforme ferroviaire lui en donne les moyens : elle comporte, comme le souhaitait la FNAUT, le principe d'un Schéma national des services de transport qui fixera les orientations de l'Etat concernant les services voyageurs d'intérêt national. Comme pour les infrastructures, ces orientations devront être approuvées par le Parlement. L'Etat pourra ainsi, en particulier, en tant qu'autorité organisatrice, définir la consistance des relations Intercités : ce n'est pas le rôle de la SNCF, qui doit par contre être force de proposition de développement et non de régression.

- Les usagers doivent pouvoir contribuer à la définition du Schéma national des services de transport et ne plus être mis devant le fait accompli alors qu'ils financent les trois-quarts des coûts d'exploitation des Intercités : des instances de concertation analogues aux comités de lignes TER doivent être créées, l'actuel comité de suivi est une chambre d'enregistrement.

5. Un financement sans pérennité

- Le déficit d'exploitation a augmenté de près de 50 % en 3 ans (il est passé de 210 millions € en 2011 à 312 en 2013, soit environ 200 pour les 23 relations de jour et 100 pour les 10 relations de nuit), malgré l'élargissement des services.

260 millions ont été fournis par la SNCF. La petite fraction de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) payée par les sociétés d'autoroutes et affectée au financement du déficit d'exploitation, a été réduite de 35 à 16 millions d'euros par l'Etat en 2014.

- Le financement mis en place en 2010, et laissé en pratique à la charge de la SNCF, est aujourd'hui fragilisé, il n'est pas assuré en 2015. La baisse des recettes du TGV rend difficile le financement des Intercités par péréquation.

- Un financement pérenne doit être accompagné d'une nouvelle approche. Quoi qu'en pensent la SNCF, Bercy et la Cour des Comptes, il faut passer d'une logique négative de régression, qui s'attaque aux conséquences par la suppression des services déficitaires, à une logique positive de maîtrise des coûts d'exploitation par une amélioration de la qualité et une croissance du trafic : le rail est un outil à rendement croissant. Pourquoi n'y a-t-il qu'en France que le cadencement n'est pas généralisé ?

- Une réduction des coûts d'exploitation passe inévitablement par une exploitation en délégation de service public, l'Etat choisissant l'exploitant délégataire le mieux disant sur chaque relation à la suite d'un appel d'offre. Cette démarche, malheureusement écartée par la loi de réforme ferroviaire, n'a rien à voir avec une " privatisation ", puisque c'est l'autorité organisatrice (l'Etat) qui définit le service et la tarification.

6. La concurrence du TGV, de la voiture et de l'avion

- Sur de nombreux itinéraires (Lyon-Nantes, Metz-Lyon, Clermont-Marseille, Grenoble-Marseille,...), la SNCF incite à utiliser le TGV plutôt que le train classique, Intercités ou TER interrégional. Le plan global du réseau ferré a même disparu des gares, il a été remplacé par un autre document, peu satisfaisant.

- L'Etat et les Régions fragilisent l'offre Intercités en renforçant le réseau routier : la ligne des Causses est asséchée par l'A75 parallèle, gratuite. Nantes-Bordeaux le serait par l'A831. L'aménagement du réseau routier, sorti du périmètre des contrats de plan 2007-2012, a été réintroduit dans les contrats 2014-2020 : l'Etat pousse les Régions à réinvestir dans les routes.

- L'Etat négocie par ailleurs avec les sociétés autoroutières la réalisation de 3,5 milliards d'euros de travaux en échange d'une prolongation de leurs juteuses concessions, sans souci de rentabilité sociale et économique (voir le cas de l'autoroute A65 Pau-Langon).

- L'Etat et les collectivités territoriales subventionnent l'avion low-cost.

7. Un nouveau concurrent : l'autocar

Non seulement l'Etat encourage ou avalise les suppressions d'Intercités proposées par la SNCF, mais il favorise la concurrence, plus récente, des services d'autocar à longue distance, comme si le car pouvait remplacer le train sur les distances concernées.

L'Etat a autorisé récemment des liaisons régulières à longue distance par car, en cabotage sur des relations internationales, malgré l'opposition de certaines Régions. La Basse-Normandie s'est ainsi opposée à l'ouverture de la liaison Rennes-Rouen-Paris, mais l'Etat a passé outre.

Eurolines et la SNCF (iDBus) ont ainsi ouvert de nombreuses relations qui captent une partie de la clientèle ferroviaire, principalement des voyageurs modestes (étudiants, seniors) acceptant des contraintes fortes (allongement de la durée des trajets, perte de confort par rapport au train) en échange d'un prix sensiblement inférieur à celui du train.

Les limites de l'autocar

L'autocar bénéficie aujourd'hui d'un réseau routier très performant et de la mise en service de véhicules confortables et bien équipés. Cependant :

- l'espace intérieur offert au voyageur reste limité (0,5 m²/voyageur, 1 m² dans le train) ;
- le temps du voyage est difficilement utilisable pour travailler ;
- la vitesse est limitée à 100 km/h sur les autoroutes ;
- la pénétration en milieu urbain dense sur des voiries encombrées de manière imprévisible implique une vitesse commerciale faible et un manque de fiabilité ;
- la capacité limitée du car ne lui permet pas d'encaisser les pointes périodiques ou occasionnelles de trafic, ce qui exige de coûteux doublages des services.

L'autocar ne peut donc remplacer le train sur les longues distances. Développer le car quand le train est encore présent mais fragilisé est une solution de facilité que la FNAUT refuse, non par dogmatisme mais par souci de l'intérêt bien compris des voyageurs. Il faut d'abord jouer la carte du train, rénover l'offre et ne pas faire disparaître un mode de transport qui a fait ses preuves et peut être valorisé à un coût acceptable pour la collectivité, pour le remplacer par un autre mode moins pertinent, qui risque de n'attirer que des captifs du transport public.

Dans le cadre d'un bilan socio-économique des politiques publiques relatives aux trains TET et liaisons aériennes d'aménagement du territoire (janvier 2014), la Commission des Comptes Transport de la Nation estime qu'en cas de remplacement du train par l'autocar, 36 % des voyageurs se reportent sur la voiture, 25 % sur le TER, 11 % sur le TGV, 5 % sur l'avion, et 23 % ne se déplacent plus.

L'autocar a cependant un rôle important à jouer en complémentarité avec le train, car de nombreuses liaisons intervilles à moyenne distance ne sont aujourd'hui assurées ni par le train (sauf au prix de détours dissuasifs), ni par le car. Les liaisons routières Caen - Le Havre et Nice-Aix sont de bons exemples du gain de temps apporté par le car par rapport au train.

Conclusion

Depuis plus de 10 ans, la FNAUT a multiplié les interventions pour alerter l'opinion et les décideurs politiques sur les dangers qui pèsent sur les dessertes Intercités. Dans une lettre ouverte adressée au Premier ministre Manuel Valls, elle a ainsi réclamé, le 21 mai dernier, des mesures réalistes et concrètes de sauvegarde et de développement des services Intercités.

Deux scénarios envisagés récemment pour redresser le bilan financier des Intercités sont irrecevables aux yeux de la FNAUT.

1 - Un scénario de "recentrage" (que la SNCF cherche à obtenir depuis 2005 !) dans lequel seules 5 lignes seraient maintenues (15 000 trains/mois sur 33 600) :

les 3 lignes "Teoz" (Paris-Clermont, Paris-Toulouse, Bordeaux-Marseille)

les 2 lignes normandes (Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Rouen-Le Havre)

Les autres lignes seraient confiées aux Régions.

Etat et SNCF garderaient les lignes rentables, les Régions seraient chargées de l'aménagement du territoire : le monde à l'envers !

2 - Selon la Commission des Comptes Transport de la Nation, une hausse des tarifs entraînerait une baisse de trafic de 15 % : 8 % de report sur la voiture, 7 % de trafic "désinduit" et le bilan socio-économique serait nul.

La FNAUT déplore que l'offre Intercités soit toujours menacée, contrairement aux discours officiels de la SNCF et à la volonté du Gouvernement, qui a clairement fixé comme priorité la valorisation du réseau classique national. Cette valorisation comprend, selon les déclarations du ministre des Transports, les « axes structurants » d'aménagement du territoire – ce qui veut dire qu'elle ne peut se limiter à l'amélioration des « transports de la vie quotidienne », telle que l'annonce la SNCF. Ces axes doivent former un réseau maillé, selon les recommandations du rapport Bianco sur la réforme ferroviaire.

Un outil de l'action publique

La FNAUT demande donc une reprise en main concrète et immédiate de la politique ferroviaire nationale par l'Etat, le Parlement et les Régions. Ses propositions sont rationnelles, réalistes techniquement et financièrement. Elles répondent à des besoins évidents :

- besoins de voyages à moyenne et longue distance des habitants non desservis par le TGV ;
- aménagement du territoire, desserte des villes moyennes et des axes transversaux ;
- réduction de la circulation automobile, sécurité routière.

Les trains Intercités, ignorés du projet de loi sur la transition énergétique qui reste cantonné à des objectifs généraux et lointains, peuvent aussi jouer un rôle important à court terme dans la politique énergétique de notre pays. Si le TGV est le principal concurrent de l'avion, ces trains peuvent concurrencer efficacement la voiture si le réseau est modernisé et si l'exploitation est adaptée aux besoins des voyageurs.

Un financement nécessaire modeste

La relance des services Intercités n'exige pas un financement public colossal : les investissements nécessaires à moyen terme (modernisation du réseau ferré classique, renouvellement du matériel roulant) restent inférieurs au coût moyen d'une LGV, et le déficit d'exploitation peut être maîtrisé.

Annexe : les trains Intercités supprimés

Des suppressions massives de services Intercités sont apparues à partir de la fin 2004 (services annuels 2005 et 2006). La FNAUT en a établi une liste non exhaustive (les Intercités remplacés par des TGV Est en 2007, ou supprimés temporairement pour cause de travaux, ne sont pas comptés).

Service annuel 2005

Lille-Metz-Strasbourg : Suppression de tous les trains Grandes Lignes Lille-Metz, Lille-Strasbourg et Lille-Bâle. Certains ont été remplacés partiellement par des TER régionaux, mais sans correspondances et avec des temps de parcours allongés.

Le Flandres-Riviera (Lille-Nice), qui avait été fortement dérégularisé dès 2001, est limité au plein été (sa fréquence sera réaugmentée en 2006).

Le Flandres-Roussillon (Lille/Calais-Port Bou) est supprimé.

Suppression de trains de neige.

Suppression des derniers Corail Paris-Bretagne et Paris-Bordeaux.

Nantes-Bordeaux : suppression des 2 trains du matin (l'un donnait une bonne correspondance à Bordeaux vers Marseille) et de l'AR Nantes-La Rochelle (remplacé dans un seul sens par un TER).

Nantes-Lyon : 4 AR de pointe (VSD) Nantes-Lyon sont supprimés. Certains desservait Grenoble et Le Croisic.

Bordeaux-Lyon : suppression du matériel RTG, maintien d'un seul AR Corail par Montluçon (au lieu de 2) avec un temps de parcours dégradé d'une heure. Le Ventadour est limité à Clermont. Le parcours Clermont-Lyon est remplacé par un TER.

Bordeaux-Marseille-Nice : refonte complète avec augmentation du nombre des « Grand-Sud » et quelques accélérations mais perte de nombreux arrêts dans des villes moyennes (Lunel, Agde, Lézignan, Castelnaudary, Montauban, Marmande).

Service annuel 2006 (création par la SNCF de l'appellation TIR, trains inter-régionaux)

Trains de nuit : suppression des voitures lits sur le Côte Vermeille, dérégularisation du "Rhône Océan" et passage par la banlieue parisienne (!) avec abandon de la tranche Bordeaux-Lyon. Suppression des trains de nuit Pau/Tarbes - Nice par report de l'Hendaye-Nice sur l'Autun via Bordeaux.

Suppression du Paris-Aurillac par Clermont. Le Paris-Le Mont-Dore est limité à la période d'été.

Quimper-Nantes-Bordeaux : suppression d'un AR Nantes-Quimper et d'un AR Bordeaux-La Rochelle.

Nantes-Lyon : nouvel allègement des dessertes, limitées à 1 AR Lyon-Tours (sauf DF) et 1 AR Lyon-Tours quotidien (prolongé ou initié à Nantes en fin de semaine).

Services annuels 2007-2010

Le 10 décembre 2006, le train de jour Paris-Rodez est limité à Brive, un AR Strasbourg-Lyon est supprimé du lundi au jeudi et les voitures-lits disparaissent de tous les trains de nuit.

Le 9 décembre 2007, les trains Cévenol et Aubrac sont limités à Clermont-Ferrand, le Paris-Limoges passe de 14 à 12 AR, le Paris-Brive de 9 à 8, le Paris-Montauban de 3 à 2. Les trains d'été Paris-Limoges-Cerbère de jour, Paris-Royan/Hendaye de nuit et les trains d'hiver Reims, Metz, Strasbourg et Toulouse - Saint Jean de Maurienne sont supprimés.

Le 14 décembre 2008, les trains de neige Brest/Quimper-Briançon/Saint Gervais, Quimper-Nantes-La Tour de Carol/Tarbes, Lille-Bourg Saint Maurice et Lille-Briançon sont supprimés.

Le 13 décembre 2009, le Nantes-Nice est supprimé l'été en semaine, les liaisons Bordeaux-Lyon par Limoges et Montluçon sont réduites pour cause de travaux, le Paris-Amiens perd 6 AR en heures creuses, le Paris-Royan d'été est limité aux week-ends.

Le 12 décembre 2010, les trains de nuit Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux-Nice et Paris-Modane/Evian sont supprimés, et le train de nuit Paris-Vintimille est limité à Nice.

A la signature de la convention TET le 13 décembre 2010, on comptait encore 310 trains de jour, 30 trains de nuit, 100 000 voyageurs par jour.

Services annuels 2011- 2014

Le 11 décembre 2011 (introduction du cadencement), le Paris-Maubeuge passe de 7 à 5 AR et le Paris-Limoges-Toulouse de 12 à 11 AR, 4 Paris-Mulhouse sont limités à Belfort suite à la mise en service du TGV Rhin-Rhône, le Paris-Irun/Tarbes de nuit est supprimé en semaine hors vacances scolaires, l'AR hebdomadaire Hendaye-Genève est supprimé, le Bordeaux-Nice de nuit est limité aux week-ends, la navette Orléans-Les Aubrais est supprimée.

Le 9 décembre 2012, un AR Paris-Limoges est supprimé pour cause de travaux, et le Bordeaux-Lyon est limité à Limoges pour cause de travaux entre Montluçon et Gannat.

Le 8 décembre 2013, un des deux AR Bordeaux-Nice est limité à Marseille. L'Intercités de nuit Bordeaux-Nice est supprimé, ainsi que le Paris-Dieppe direct de week-end et le Paris-Royan de plein été. Le Bordeaux-Lyon (itinéraire nord) n'est pas rétabli, mais limité à Limoges malgré la fin des travaux. Le Paris-Troyes passe de 14 à 13 AR et le Paris-Belfort de 5 à 4 (à noter aussi la suppression des trains de nuit Barcelone-Paris et Madrid-Paris).

Le 4 juillet 2014, les liaisons Limoges-Clermont et Bordeaux-Lyon (itinéraire sud par Périgueux, Brive et Clermont) sont limitées à Ussel.