

Ouverture à la concurrence des trains : « Plus il va y avoir de trains, plus grand sera le risque que le moindre retard se répercute sur tous les autres... »

Face à l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires face à la SNCF, la Fédération des usagers de Nouvelle-Aquitaine reste méfiante. Elle plaide d'abord pour une rénovation des infrastructures et attend le ticket unique

Avant même de poser leurs trains sur les rails, les opérateurs concurrents de la SNCF tentent de séduire les voyageurs : offre plus large, meilleure qualité de service, et prix plus compétitifs. « Les promesses n'engagent jamais que ceux qui y croient » relativise ironiquement Christian Broucaret, qui préside depuis quatorze années la Fédération Nouvelle-Aquitaine des associations d'usagers des Transports (Fnaut).

Les ambitions de Proxima et de la compagnie Le Train sur le tronçon à grande vitesse entre Nantes/Rennes et Bordeaux, est d'abord une bonne nouvelle pour les voyageurs. « Au moins pour l'évolution de l'offre », précise Christian Broucaret. « Aujourd'hui, les trains sur la ligne Bordeaux-Nantes sont remplis à seulement 50 %. Alors oui, il y a de la place pour d'autres opérateurs, surtout si on approche les trois heures de trajet, au lieu de quatre. »

Quatre, c'est aussi le nombre de minutes minimum pour respecter les distances de sécurité entre deux trains à grande vitesse. Le temps de freiner en cas de problème. « Plus il va y avoir de trains, plus grand sera le risque que le moindre retard se répercute sur tous les autres... »

Doubler les voies

En attendant l'éventuelle arrivée de ces TGV alternatifs, c'est sur la ligne TET (Trains d'équilibre du territoire) Bordeaux-Nantes que les voyageurs pourraient bientôt expérimenter la concurrence. « Le seul inconvénient des Intercités, c'est qu'ils circulent sur une voie unique », observe Christian Broucaret. « Cela entraîne d'ailleurs pas mal de souci sur le Bordeaux-Marseille notamment. » Un classement du « Parisien », en juin dernier, a désigné ce train comme « la pire ligne Intercité de France » : un train sur quatre accuse des retards à l'arrivée.

« Les opérateurs concurrents ne pourront pas augmenter les fréquences avec des voies uniques. Ils peuvent toujours mettre des trains plus souvent, mais attention au grain de sable », ajoute le président qui plaide pour un doublement des voies partout où cela peut être fait. « Dans les années 1970, on a bien doublonné les

routes nationales avec des autoroutes. Il faut la même politique aujourd'hui pour le train. »

Infrastructures

Selon lui, la priorité devrait donc être donnée aux infrastructures. Le passage aux oubliettes du plan rail d'Élisabeth Borne, qui comptait investir 100 milliards d'euros dans le ferroviaire d'ici 2040, a fait bondir Christian Broucaret. « Le réseau craque, les lignes se dégradent. Et le contrat de plan État-Région 2021-2027 a pris du retard puisque les négociations ont duré jusqu'en 2023... » Il prévoit cependant un investissement de 1,5 milliard d'euros en Nouvelle-Aquitaine où l'ouverture des TER à la concurrence n'est pas prévue avant 2027.

D'ici-là, la Fnaut sera certainement satisfaite de voir se concrétiser une de ses revendications historiques : la création du ticket unique (TER, Intercités, TGV et transports en commun) dont une expérimentation est lancée dans trois régions ce début 2025, avant une généralisation prévue en 2026.

Les sujets associés

par Sylvain Petitjean

