

Contribution des Régions aux réflexions sur l'avenir des Trains d'équilibre du territoire

SYNTHÈSE

Les Trains d'équilibre du territoire (TET) constituent avec les TGV un réseau de dessertes ferroviaires inter-villes performant et irriguant l'ensemble du territoire. Complémentaire à celle des TGV, l'offre des TET répond à la nécessité de garantir le droit à la mobilité pour tous les Français. Elle s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire. Les propositions qui seront faites par la Commission « Avenir des TET » permettront d'élaborer le schéma national des services de transports et devront être débattues au Parlement.

L'offre des TET est essentielle pour de nombreux territoires. Toutes les solutions devront ainsi être recherchées pour améliorer le modèle actuel et lui donner une nouvelle dynamique en l'adaptant à l'évolution des besoins de mobilité. Ce segment de marché est d'ailleurs beaucoup plus développé dans de nombreux autres pays européens, ce qui tend à montrer le potentiel de développement qui existe pour ce service en France.

La contribution de l'Association des Régions de France (ARF) propose un certain nombre d'orientations générales et de principes. Ils permettront d'examiner l'articulation entre Trains d'équilibre du territoire et trains régionaux, ligne par ligne, avec les Régions concernées.

Préalablement à ces échanges avec chaque Région, les principes de compensation des charges d'exploitation et d'investissement d'éventuels transferts devront être actés. Il convient de garantir la pérennisation des services qui seraient le cas échéant transférés et une égalité de traitement. Par ailleurs, toutes les données détaillées relatives aux TET, concernant notamment les charges et les recettes, devront être communiquées aux Régions concernées pour leur permettre d'examiner les propositions qui leur seraient faites.

En matière de gouvernance, il apparaît indispensable de renforcer le rôle de l'Autorité organisatrice nationale, en distinguant mieux son rôle parmi les nombreuses missions de l'Etat, en accroissant ses moyens humains et financiers, et en confortant sa représentation sur l'ensemble du territoire.

On constate aujourd'hui la co-existence de dessertes d'intérêt national et régional assurées par les TET. Ceci n'est pas le fruit du hasard et répond bien souvent à un objectif d'optimisation des coûts en mutualisant les moyens ou encore à un objectif d'optimisation de l'utilisation des capacités de l'infrastructure. Cette possibilité de mutualiser les moyens pour assurer un maximum de dessertes pour un coût réduit doit être maintenue, par exemple à travers la mise en place de conventions tripartites entre l'Autorité organisatrice nationale, une ou plusieurs autorités organisatrices régionales, et l'opérateur SNCF Mobilités.

Dans les cas où les actuels TET seraient amenés à ne plus s'arrêter dans des gares d'intérêt régional, les compensations financières pour le remplacement de ces dessertes TET par des dessertes TER devront être évaluées et fiabilisées afin de garantir un service au moins équivalent pour les voyageurs, voire amélioré.

La réflexion sur les TET doit également être l'occasion de repenser l'intermodalité et la coordination de ces services avec les autres services de transports collectifs, TGV, TER, et transports urbains. Cela passe par le développement des coopérations entre autorités organisatrices en matière de tarifs et d'amélioration des correspondances.

Sur la question spécifique du matériel roulant, la recherche d'un nouveau matériel spécifique pour les trains Intercités, basé sur les plateformes techniques existantes, devra être privilégiée, afin de réduire les coûts de développement et de maintenance pour l'ensemble des acteurs publics, Etat et Collectivités.

PRÉAMBULE

S'appuyant sur les conclusions de la Commission Mobilités 21, le Gouvernement a fixé de nouvelles orientations à la politique des transports de la France, donnant la priorité au réseau existant et aux trains du quotidien. Face au constat de la Commission Mobilités 21 de l'impossibilité de construire des Lignes à grande vitesse sur l'ensemble du territoire, de nouveaux services « Grandes Lignes » doivent aujourd'hui être réinventés afin d'**offrir une alternative au « tout TGV » adaptée aux enjeux des territoires desservis**.

Cette alternative est aujourd'hui assurée par les Trains d'équilibre du territoire (TET). Ceux-ci sont dans un **état de vétusté avancé** et répondent à des **besoins de mobilité très variés**. La Commission sur l'Avenir des Trains d'équilibre du territoire a été mise en place pour être force de propositions auprès du Ministre des transports quant à l'avenir de ces trains et aux conditions de leur pérennisation.

Cette Commission et **le débat parlementaire qui devra suivre** doivent aborder à la fois les enjeux de court terme s'agissant de la nouvelle convention TET qui doit débiter au 1^{er} janvier 2016, et des enjeux de plus long terme concernant l'évolution future de cette offre et les améliorations qui pourraient être envisagées à cette échéance.

INTRODUCTION

La présente contribution vise à synthétiser les propositions des Régions sur l'avenir des Trains d'équilibre du territoire. L'objectif est de fixer les **principes généraux et les grandes orientations qui permettront à l'Autorité organisatrice des TET d'engager des échanges formalisés avec chaque autorité organisatrice régionale**.

Ce document ne saurait, en revanche, se substituer aux échanges qui devront avoir lieu sur chaque territoire avec la ou les autorités organisatrices régionales de transports concernées, pour **traiter chaque ligne TET au cas par cas et tenir ainsi compte des spécificités de chacune**.

L'examen détaillé de l'articulation entre les dessertes TER et TET nécessitera pour les Régions que **soient mises à leur disposition par SNCF Mobilités toutes les données détaillées** relatives aux aspects financiers et à l'usage des Trains d'équilibre du territoire.

Enfin, **la définition des principes de compensation financière** des Régions en matière de charges d'exploitation et d'investissement **est un prérequis indispensable** à toute réflexion sur d'éventuels transferts aux Régions de lignes TET entières ou d'une partie des arrêts assurés actuellement par des TET, au risque sinon de condamner à courte échéance les lignes ou les dessertes qui seraient transférées.

1. DONNER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE AUX TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

L'offre Intercités, qui correspond à la dénomination commerciale des TET, doit être conçue en complémentarité des dessertes TGV afin de constituer un ensemble cohérent de dessertes « Grandes lignes » maillant l'ensemble du territoire. Ces dessertes « Grandes lignes », d'intérêt national, répondent à la nécessité de garantir le droit à la mobilité pour tous les français dans les meilleures conditions possibles. La consistance de cette offre relève donc de la responsabilité de la Nation, c'est-à-dire Etat et Parlement. **Un débat, qui sera alimenté par les réflexions de la Commission sur l'Avenir des Trains d'équilibre du territoire, devra ainsi avoir lieu devant le Parlement pour inscrire la définition des dessertes « Grandes lignes » dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire.**

C'est d'ailleurs l'**objet du schéma national des services de transport**, introduit lors des débats à l'Assemblée nationale (article L1212-3-2 du Code des transports) : *Ce schéma « détermine, dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'Etat qui répondent aux besoins de transport. Il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national. »*

L'élaboration de ce schéma devra tenir compte de la diversité des territoires et veiller à ne délaissier aucune partie du territoire en matière de droit à la mobilité. En outre, **ce travail pourrait aller au-delà du mode ferroviaire et adopter une approche multimodale**, en intégrant par exemple les lignes aériennes d'aménagement du territoire, conventionnées par l'Etat.

Les Trains d'équilibre du territoire constituent un vecteur essentiel de la politique de mobilité nationale et d'aménagement du territoire. Ces services sont **proches de l'équilibre économique** avec un taux de couverture des charges par les recettes voyageurs de l'ordre de 70%. A titre de comparaison, le taux de couverture des charges par les recettes voyageurs des services de transports urbains et régionaux est en général plus proche de 30%. Par ailleurs, les TET permettent à de nombreux voyageurs de se déplacer, ce qui se traduit par un taux d'occupation élevé de 210 voyageurs par train en moyenne. Ils participent à la politique nationale de **réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la congestion routière.**

Les réflexions sur les Trains d'équilibre du territoire doivent ainsi **intégrer l'évaluation de cette politique publique et ne pas se limiter à la seule analyse des enjeux financiers et de gouvernance** présentée dans le récent rapport de la Cour des Comptes. Cette évaluation devra s'appuyer notamment sur une analyse socio-économique des services TET, afin de pouvoir juger l'intérêt pour la Collectivité de financer cette politique publique.

En première approche, le bilan global des Trains d'équilibre du territoire apparaît très positif, en comparant le service public offert par rapport à la dépense publique annuelle. Ainsi, il est utile de souligner qu'un démantèlement des TET, avec pour seul critère la rentabilité économique de chacune des lignes et sans aucune vision en matière d'aménagement du territoire, ne répondrait probablement pas aux enjeux exposés dans la lettre de mission des membres de la Commission « Avenir des TET », et serait préjudiciable pour la Collectivité.

Les Trains d'équilibre du territoire ne pourront être redynamisés qu'à certaines conditions :

- **Modernisation de l'outil de production**, notamment le matériel roulant, et mise en place de nouveaux services à bord,
- **Évolution de l'organisation**, en particulier sur la maintenance du matériel qui reste trop centralisée et le devient de plus en plus au fur et à mesure que les parcs se réduisent. Cela permettra des gains de productivité et une baisse des coûts de production,
- **Accélération des dessertes dans certains cas**, surtout pour les trains longue distance,
- Développement d'une **politique commerciale attractive** avec des prix modérés.

Dans ce cadre, toutes les solutions devront être recherchées pour développer une desserte ferroviaire de qualité sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, la réflexion sur l'offre Intercités devra intégrer les enjeux liés à l'intermodalité et à la coordination avec les autres modes de transports, notamment les TGV, les TER, les autres transports interurbains, et les transports urbains. Le conventionnement entre les différentes autorités organisatrices devra être développé afin de faciliter l'emprunt des différents services avec un unique billet. L'intégration tarifaire entre les TGV, les TET et les TER, constitue un chantier dans lequel les marges de progrès sont très importantes, et pourront se faire au bénéfice des voyageurs.

2. LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Il est essentiel qu'une **cohérence soit assurée entre les choix d'offres ferroviaires et les investissements réalisés sur les infrastructures**. Ainsi, des garanties devront être apportées par l'Etat et par SNCF Réseau pour que le financement du renouvellement des infrastructures ferroviaires nécessaires à la circulation de tous les actuels services TET, que leur statut soit maintenu ou qu'ils soient transférés aux Régions, soit assuré dans le cadre du contrat de performance qui sera signé entre SNCF Réseau et l'Etat.

Cela rejoint d'ailleurs la **question plus globale du financement du réseau ferré national**. Cette compétence relève de l'Etat et non des Régions. Ainsi, que ce soit les infrastructures utilisées pour les TGV, les TET, les trains de fret, les TER ou les Transiliens, **le contrat de performance Etat – SNCF Réseau devra assurer la pérennité de tout le réseau ferré national**.

De nombreux audits du réseau ont constaté l'état de vétusté avancé du réseau ferré national. Celui-ci est toujours dans un mauvais état général, malgré les récents efforts de SNCF Réseau pour accélérer sa rénovation. Les comparaisons européennes (cf. le quatrième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire publié par la Commission européenne en juin 2014) montrent que la France est l'un des pays où le taux de subventions publiques au gestionnaire d'infrastructures ferroviaires est le plus faible d'Europe. Cette situation est la conséquence d'un désengagement progressif et continue de l'Etat français du financement du réseau ferroviaire. **Aucun réseau ferroviaire ne peut fonctionner sans ressources publiques et il est essentiel que des moyens financiers supplémentaires soient alloués à la rénovation du réseau existant**.

Les infrastructures ferroviaires, y compris les gares, génèrent **d'importants coûts fixes**. Ainsi, **une réduction des dessertes TET risquerait d'entraîner un certain nombre d'économies fictives**, puisque les charges seraient alors réallouées aux autres activités ferroviaires. Ceci est particulièrement vrai pour les gares, dont le modèle économique permet de répartir chaque année le total des coûts entre les trains qui ont circulé dans cette gare. **Les risques de reports de charges vers les activités TER devront être considérés** dans les réflexions sur l'évolution des dessertes TET.

Par ailleurs, les évolutions envisagées des actuels services Intercités devront **tenir compte des investissements passés réalisés par SNCF Réseau, l'Etat et les Régions**, mais aussi être **cohérents avec les investissements à venir, inscrits dans les CPER 2015-2020** qui viennent d'être signés par l'Etat et les Régions.

3. GOUVERNANCE DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

Constatant qu'il existe actuellement un certain flou dans la délimitation du rôle d'autorité organisatrice des transports (AOT) et de celui de SNCF Mobilités en tant qu'opérateur des TER, **les Régions ont élaboré un ensemble de recommandations pour clarifier les rôles des AOT et des opérateurs**. Cette clarification des rôles permettra d'améliorer le fonctionnement des services publics de transports ainsi que la qualité du service rendu aux voyageurs. Ce document sera communiqué à la Commission « Avenir des TET » afin d'alimenter ses réflexions en matière de gouvernance. La situation des Trains d'équilibre du territoire est néanmoins un peu différente, du fait d'une participation importante des voyageurs à leur financement.

La **représentation de l'Autorité organisatrice des TET sur les territoires**, s'agissant par exemple des relations avec les autres autorités organisatrices, est parfois assurée par SNCF Mobilités. Cela contribue à la confusion des responsabilités entre autorités organisatrices et opérateurs.

Par ailleurs, **en plus d'un rôle d'Autorité organisatrice des TET, l'Etat est aussi « actionnaire » de SNCF**. Les intérêts financiers et patrimoniaux de l'Etat peuvent ainsi être parfois divergents de ceux liés à son rôle d'AOT. C'est la raison pour laquelle il est souhaitable de **mieux identifier ce rôle au sein de l'Etat à travers la création d'une agence dédiée** (comme cela a été fait il y a quelques années avec l'Agence des participations de l'Etat qui joue le rôle d'actionnaire pour l'Etat).

Afin d'assurer la bonne coordination entre les offres de transports, le Décret n°83-817 du 13 septembre 1983 prévoit à l'article 52 **que les Régions concernées soient informées des évolutions de dessertes assurées par des services ferroviaires d'intérêt national**. Ces obligations de consultation des Régions devraient désormais relever de l'Autorité organisatrice nationale. Cette information est indispensable pour que les correspondances entre les services nationaux et les services régionaux soient bien organisées et pour assurer la complémentarité entre les modes de transports.

Propositions des Régions :

- **Création d'une agence dédiée**, assurant notamment le rôle d'autorité organisatrice des Trains d'équilibre du territoire. Cette agence devrait être présidée par un parlementaire, à l'image de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF). L'organe de gouvernance de cet agence intégrerait à la fois des parlementaires, des représentants de l'Etat, des représentants des Régions et des autres Collectivités en charge des transports, et des représentants des voyageurs.
- **Renforcement des moyens humains et financiers** affectés à l'autorité organisatrice des TET
- **Clarification des rôles de l'Autorité organisatrice nationale et de l'opérateur** dans la future convention TET, avec notamment l'introduction d'objectifs de performance.
- **Consultation obligatoire des Autorités organisatrices régionales** par l'Autorité organisatrice nationale **en cas de création, de suppression ou d'évolution des dessertes TET** en matière de fréquences ou de politiques d'arrêt.
- Confier à l'agence dédiée la **responsabilité d'élaborer le schéma national des services des transports** en vue de sa présentation au Parlement, tel que prévu par le Code des transports.
- **Confier aux Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) la responsabilité de représenter l'autorité organisatrice nationale sur les territoires**. Les DREAL seraient ainsi les interlocuteurs privilégiés vis-à-vis des autorités organisatrices régionales.

Au-delà du suivi du contrat de performance conclu entre l'Etat et SNCF Mobilités pour l'exploitation des Trains d'équilibre du territoire, cette agence pourrait se voir confier d'autres responsabilités en matière d'encadrement des dessertes ferroviaires, notamment pour appuyer l'expertise de l'Etat s'agissant de la validation des tarifs du TGV.

Une réflexion devrait être engagée sur l'ensemble des dessertes d'intérêt national, TET et TGV. La distinction opérée actuellement entre les services TET et les services TGV est avant tout d'ordre technique en

s'appuyant sur le type de matériel roulant utilisé. En réalité, certains services TGV sont de même nature que les services TET, car ils assurent des missions d'aménagement du territoire, tout en étant déficitaires.

Selon SNCF Mobilités, environ un tiers des TGV ne sont pas rentables aujourd'hui. Globalement, l'activité TGV présente néanmoins une bonne rentabilité avec un taux de marge opérationnelle de 12% en 2013. **Cette situation démontre que l'actuelle péréquation interne à SNCF Mobilités fonctionne bien pour faire financer les TGV les moins rentables par les TGV les plus rentables. Cette péréquation est essentielle pour assurer un maillage équilibré du territoire.** Elle devra être préservée, dans le souci de contenir les dépenses publiques allouées au fonctionnement des services ferroviaires.

4. FINANCEMENT DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

Le système de financement actuel présente un certain nombre de limites. La Cour des comptes relève que ce système n'est ni incitatif pour SNCF Mobilités ni responsabilisant pour l'Etat. Néanmoins, il présente l'avantage de ne pas peser sur les ressources publiques et de s'appuyer sur une logique de péréquation à la fois intra-modale et intermodale. **En 2014, le financement des Trains d'équilibre des territoires reposera à 96% sur des ressources provenant du mode ferroviaire, et à 4% du mode routier.**

Alors que la très grande majorité des ressources dédiées au financement des TET vient aujourd'hui du mode ferroviaire lui-même, il serait logique de faire évoluer le système de financement permettant d'adosser le financement de services de mobilité durables à la taxation des modes de transports les plus polluants. **Un nouvel équilibre entre la péréquation intermodale et intramodale doit ainsi être trouvé.**

A plus long terme, **une réflexion mériterait d'être lancée sur un système de financement pérenne des Trains d'équilibre du territoire.** A titre d'illustration, l'opportunité d'un système d'adossement de chaque ligne TET à une ou plusieurs lignes TGV rentables, pourrait être étudiée.

5. PRINCIPES DE COMPENSATION FINANCIÈRE

Au préalable à l'engagement de négociations entre l'Autorité organisatrice nationale et chaque autorité organisatrice régionale sur le transfert d'une ligne ou d'une partie des dessertes TET, les principes de compensation financière des Régions devront être actés au niveau national afin d'assurer l'équité du calcul des compensations.

Un transfert ne doit pas être l'occasion d'aboutir à une réduction d'offre déguisée. Ainsi, les Régions souhaitent également que le principe d'un transfert à niveau de contribution globalement équivalent soit acté au préalable à toute discussion avec des autorités organisatrices régionales.

L'objectif de clarification des rôles entre les TET et les TER pourrait aboutir à des transferts de lignes TET dans leur intégralité ou à des évolutions de politiques d'arrêts sur certaines lignes TET. Dans ce cas, cela signifierait qu'une partie des dessertes assurées aujourd'hui par des TET devraient alors être assurées par des TER. Cela concernerait notamment les gares où les TET s'arrêteraient moins voire plus du tout par rapport à la situation actuelle. **En conséquence de telles évolutions de politiques d'arrêt des TET, le coût de la mise en place de dessertes de rabattement TER devra être évalué finement.** Il y a d'ailleurs un risque que cela coûte plus cher qu'aujourd'hui dans la mesure où les trains se spécialiseront dans des types de desserte.

Dans tous les cas, les Régions devront recevoir **une compensation leur permettant de couvrir à la fois les charges d'exploitation et d'investissement, à niveau de service identique.** Les charges d'investissements couvrent notamment **le matériel roulant, les ateliers de maintenance et les gares.** La compensation des

charges d'exploitation devra être **indexée sur l'évolution réelle des coûts d'exploitation**, au risque sinon que le transfert d'un service TET à une Région ne se traduise par des suppressions en raison de l'évolution divergente entre les ressources des Régions et les charges d'exploitation.

En effet, la charge pesant sur les Régions pour la réalisation des services TER a doublé depuis 2002 alors que l'offre TER n'a augmenté que de 24% en 10 ans. Ainsi, les Régions sont aujourd'hui confrontées à une dotation de l'Etat pour l'exploitation du TER de 2 milliards d'euros alors que leur dépense annuelle pour le ferroviaire s'est élevée à 3,6 milliards d'euros en 2012.

Enfin, entre 2011 et 2013, la subvention d'équilibre pour l'exploitation des TET, hors compensations tarifaires, a augmenté de 55%, passant de 210 millions d'euros en 2011 à 325 millions d'euros en 2013, alors même que l'offre a été réduite de 13% sur la même période. La poursuite d'une telle tendance rendrait une prise en charge par les Régions d'une partie de l'offre TET difficilement réalisable dans de bonnes conditions.

En 2013, en plus de la subvention d'équilibre pour l'exploitation des TET, l'Etat a versé à SNCF Mobilités une **subvention de 49 millions d'euros pour les compensations des tarifs sociaux nationaux**. La compensation des Régions pour d'éventuels transferts devront également intégrer ces compensations pour tarifs sociaux.

S'agissant de la compensation des charges d'investissement pour le renouvellement du matériel roulant, **plusieurs scénarios sont envisageables** :

- **Pour les matériels roulants en cours de renouvellement** (cela concerne notamment la commande de 34 rames Regiolis), transfert en propriété aux Régions concernées.
- **Financement intégral par l'Etat du renouvellement du parc** de matériel roulant nécessaire pour assurer la pérennisation des lignes et des dessertes transférées, puis transfert en propriété aux Régions concernées,
- Ou **versement chaque année d'une subvention de renouvellement** permettant aux Régions de financer le renouvellement du matériel roulant nécessaire pour assurer l'exploitation des lignes et des dessertes transférées. Cela correspond au dispositif acté pour la compensation des Régions lors du transfert des TER aux Régions en 2002. Dans ce cas, la question de la capacité financière des Régions à porter ces investissements devra être examinée.

Enfin, le projet de loi prévoyant la libéralisation du transport par autocar aura des répercussions sur l'équilibre économique des lignes TET qui seraient transférées aux Régions, et pèsera notamment sur les recettes. Pour l'ensemble de l'activité TET, **SNCF Mobilités estime que le projet de loi de libéralisation des autocars entraînera une perte de chiffre d'affaires de 50 millions d'euros**. L'impact de cette libéralisation devra être pris en compte dans le calcul de la compensation des Régions, en réalisant une évaluation de l'impact pour chaque ligne TET.

Ainsi, l'ARF propose de retenir les principes de compensation suivants :

- **Périmètre de compensation** : lignes TET transférées et dessertes TET partiellement transférées, ces dernières ayant pour conséquence la mise en place de nouvelles dessertes TER pour compenser les arrêts qui ne seraient plus assurés par des TET
- **Éléments à prendre en compte dans la compensation** :
 - **Subvention d'exploitation,**
 - **Compensations pour tarifs sociaux,**
 - **Prise en compte des impacts du projet de loi de libéralisation des services par autocar,**
 - **Charges d'investissements pour le matériel roulant, les ateliers de maintenance et les gares,**

- **Audit financier indépendant de l'activité TET, et évaluation indépendante de l'ensemble des charges qui seraient le cas échéant transférées aux Régions**
- **Indexation sur l'évolution prévisible des charges d'exploitation** : A titre d'exemple, la hausse annuelle moyenne depuis 2002 de la contribution des Régions pour l'exploitation des TER à offre constante est de +4,3%.
- **Évaluation des impacts en matière de segmentation des gares** (la transformation de trains TET en TER pouvant modifier le statut d'une gare)

6. CLARIFICATION DES RÔLES ENTRE LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET) ET LES TRAINS EXPRESS RÉGIONAUX (TER)

Le statut de chaque ligne TET sera à examiner au cas par cas, en associant les autorités organisatrices régionales concernées. La présente contribution ne saurait se substituer à des échanges formalisés au niveau de chaque ligne TET avec les Autorités organisatrices régionales concernées, et constitue simplement un **cadre de réflexion** dans lequel pourront s'inscrire les analyses au cas par cas.

Il est manifeste que **certains trains d'équilibre du territoire assurent aujourd'hui pour partie des dessertes d'intérêt régional.** Ces dessertes sont très souvent assurées de façon complémentaire à des dessertes d'intérêt national sur une même ligne TET. Cette mutualisation des dessertes assurées par les Trains d'équilibre du territoire a l'inconvénient d'une perte de lisibilité de l'activité TET mais peut *a contrario* présenter un **intérêt économique en mutualisant les coûts et en optimisant l'utilisation des infrastructures**, alors qu'une différenciation nette entre les dessertes nationales et les dessertes régionales pourrait conduire à faire circuler plus de trains à service constant avec parfois un risque de saturation des infrastructures existantes.

Ainsi, la recherche d'une meilleure complémentarité entre les TER et les TET devra tenir compte de la situation spécifique de chaque ligne et **évaluer les avantages et les inconvénients d'une plus grande étanchéité entre ces types d'offres, en veillant aux risques de surcoûts pour la Collectivité publique dans son ensemble et aux risques de saturation des capacités de l'infrastructure.**

Les Régions proposent de distinguer les relations à caractère national et les relations à caractère régional en fonction d'un ensemble de **critères** : **l'usage des services, notamment la distance et le motif des voyages, l'importance des villes desservies, la structure géographique du territoire, et les contraintes du réseau.**

L'un des principaux critères permettant de statuer sur le caractère régional ou national d'une ligne doit être le motif de déplacement : les dessertes d'intérêt régional répondent prioritairement aux **besoins de mobilité du quotidien**, et servent ainsi principalement pour les trajets domicile – travail et domicile – étude effectués tous les jours. Les déplacements du quotidien ne se limitent néanmoins pas aux seuls motifs domicile – travail / études et intègrent aussi des trajets effectués régulièrement pour des motifs personnels avec retour le même jour. Les enquêtes réalisées auprès des voyageurs TET par SNCF Mobilités fournissent de nombreuses indications sur les motifs des voyages et devront être communiquées aux parties prenantes afin de permettre la clarification des dessertes TER et TET.

Les éléments présentés ci-dessous constituent des analyses réalisées à titre exploratoire, généralement en l'absence de données précises sur la fréquentation des TET et les motifs de voyage. Ainsi, **ces premières analyses devront être confortées par la communication de données détaillées sur chaque ligne TET par SNCF Mobilités. Afin de fiabiliser les données utilisées, celles-ci devront être expertisées par un organisme indépendant.**

En première approche, on peut classer les lignes TET en trois grandes catégories :

1. Les lignes à caractère national

Ces lignes répondent à des besoins de mobilité majoritairement occasionnels et de longue distance. Elles sont complémentaires aux TGV avec lesquels elles constituent un ensemble cohérent de services « Grandes Lignes » reliant les grands bassins de population à l'échelle de la France. Cet ensemble doit assurer un maillage du territoire et s'inscrire dans **une politique d'aménagement du territoire mettant en œuvre le droit à la mobilité.**

Ces lignes ont vocation à rester de la responsabilité de l'Autorité organisatrice nationale.

2. Les lignes mutualisant des dessertes à destination des usagers du quotidien et de voyageurs occasionnels effectuant un trajet de longue distance

Ces lignes assurent majoritairement des services à longue distance d'intérêt national. De façon complémentaire, elles assurent des dessertes de cabotage répondant à des besoins de mobilité du quotidien.

Un transfert partiel des dessertes de cabotage assurées par ces lignes est envisageable. **Il nécessiterait alors de mettre en place des offres TER de substitution.** Les impacts en matière d'aménagement des gares devront être examinés au regard de la restructuration des offres. En effet, la disparition de dessertes directes au profit de dessertes en correspondance, pourrait nécessiter des investissements en gare. Ceux-ci devront être intégrés dans les compensations versées aux Régions.

Sur certaines lignes, la mutualisation des dessertes s'est révélée être la seule solution possible pour faire face aux contraintes de saturation de l'infrastructure. Ainsi, une désimbrication des dessertes d'intérêt régional et des dessertes d'intérêt national nécessiterait de lourds investissements pour augmenter la capacité des infrastructures existantes et des gares. Une organisation différente des dessertes, via des rabattements, générera également des impacts pour les communes, afin d'adapter la capacité des parkings concernés.

Sur d'autres lignes, **la mutualisation des dessertes d'intérêt régional et national a permis de faire des économies** par rapport à la mise en place de deux services distincts tout en assurant un haut niveau de service pour les voyageurs. **C'est principalement le cas sur les territoires à faible densité de population et très enclavés.**

Ainsi, il sera indispensable, au cours des échanges avec les Autorités organisatrices régionales concernées, de veiller aux impacts potentiellement négatifs de désimbrication de certaines dessertes. **Ces impacts devront être évalués par un organisme indépendant de l'opérateur historique, et permettront de juger de l'intérêt ou non de séparer totalement les dessertes d'intérêt régional et celles d'intérêt national.**

Différents scénarios seront à envisager pour ce type de lignes, en particulier le **bi-conventionnement Etat – Régions avec l'opérateur SNCF Mobilités.** Cette solution, qui permet à deux autorités organisatrices de mutualiser les moyens en conventionnant ensemble avec un opérateur, apparaît être **une réponse pertinente par rapport aux enjeux d'un certain nombre de lignes qui proposent à la fois des dessertes d'intérêt national et régional.** Les Régions pratiquent déjà ce type de conventionnement à plusieurs autorités organisatrices depuis de nombreuses années pour les trains interrégionaux.

3. Les lignes à caractère régional

Ces lignes répondent essentiellement à des besoins de mobilité du quotidien. Elles ont une prépondérance de voyageurs voyageant entre leur lieu de domicile et leur lieu de travail ou leur lieu d'étude. D'éventuels transferts peuvent être envisagés sous réserve qu'ils soient effectivement compensés à niveau de service constant.

7. FOCUS SUR LE MATÉRIEL ROULANT

Les Régions s'interrogent sur les orientations prises par le Gouvernement en faveur du lancement d'un nouvel appel d'offre pour le renouvellement d'une partie du parc des Trains d'équilibre du territoire.

Les Régions partagent l'objectif de développer un matériel dédié aux services Intercités, qui répond aux standards de performance et de confort habituellement constatés pour ce type de trains. Ce nouveau matériel doit également rénover l'image des Trains Intercités, dont la vétusté ne participe pas à l'attractivité de cette offre. A titre d'exemple, la rénovation massive des trains régionaux, grâce aux investissements des Régions, a permis de changer radicalement l'image de ce mode de transport et d'accroître son attractivité. La forte croissance de la fréquentation du TER, +55% en 10 ans, est probablement due pour partie à cette attractivité renouvelée.

Néanmoins, le développement d'un matériel dédié ne nécessite pas forcément de repartir de zéro et peut tout à fait être conçu sur la base de plateformes techniques déjà existantes. En effet, le développement d'une nouvelle plateforme technique générerait de nombreux coûts fixes à la fois auprès de l'exploitant et auprès du constructeur. A titre d'exemple, les coûts fixes relatifs aux derniers marchés passés par la SNCF pour des trains aptes à rouler sur le réseau existant sont de l'ordre de 200 millions d'euros pour chacun des marchés passés avec Alstom pour le Régiolis et avec Bombardier pour le Régio 2N. **Même si le choix se portait vers du matériel circulant dans d'autres pays européens, les coûts fixes resteraient importants, du fait de caractéristiques techniques différentes du réseau ferroviaire d'un pays à l'autre.**

Au vu des études menées par les constructeurs et par SNCF, **les Régions constatent que des versions spécifiques conçues sur la base des plateformes existantes Régiolis et Regio 2N, répondent aux besoins des services Intercités** en matière de capacité, de performances du matériel, de vitesse de circulation, de bruit et de confort. Ces versions correspondent aux standards attendus par les voyageurs pour ce type de services.

Par rapport au lancement d'un nouvel appel d'offre, **l'utilisation des contrats-cadres existants, permettra d'importantes économies d'échelle pour l'Etat et pour les Régions en matière de frais d'ingénierie et de coûts de maintenance**, sous réserve de leur confirmation par les constructeurs et par SNCF Mobilités.

La mutualisation des plateformes techniques entre les trains régionaux et les TET serait en effet susceptible d'apporter des économies en matière d'entretien et de maintenance par l'homogénéisation globale du parc. Cela permettrait de mutualiser, entre les activités TER et TET, les compétences techniques, les ateliers de maintenance et toute la logistique de maintenance, en matière de pièces de rechange par exemple.

Les volumes prévus par SNCF Mobilités dans les accords-cadres qu'elle a signés avec Alstom et Bombardier permettent d'intégrer sans aucune contrainte les volumes nécessaires au renouvellement de la totalité du parc des Trains d'équilibre du territoire.

Enfin, **les industriels ont alerté à plusieurs reprises les autorités publiques quant à la situation fragile de l'industrie ferroviaire française et des enjeux économiques associés.** Du fait de la baisse de l'activité industrielle ferroviaire, **des risques en matière d'emplois** pèsent sur un certain nombre de territoires.

Tous ces éléments tant techniques que financiers conduisent à penser **que l'utilisation des contrats-cadres existants pour le renouvellement des rames TET répondrait au besoin de concevoir un matériel spécifique pour les services Intercités longue distance, et serait le meilleur choix pour l'Etat et pour les Régions**, au vu du contexte budgétaire actuel.

8. LA SITUATION SPÉCIFIQUE DES TRAINS DE NUIT

Le périmètre des Trains d'équilibre du territoire intègre plusieurs lignes de nuit. Ces services sont parfois complémentaires à des services de jour, assurés en trains Corail classiques ou en TGV.

Les services de nuit sont essentiels pour la desserte de bassins de population qui ne peuvent bénéficier de services de jour satisfaisant. Ainsi, l'offre de nuit des Trains d'équilibre du territoire doit être analysée à travers les enjeux d'aménagement du territoire afférents. Pour les villes ne bénéficiant pas d'autre desserte ferroviaire performante de jour, la disparition de certaines lignes TET de nuit condamnerait ces territoires en raison d'une absence d'offre alternative.

Dans tous les cas, **le modèle économique des trains de nuit nécessite d'être amélioré** pour garantir la pérennité de ce type de dessertes sur le territoire français. L'exemple du Paris-Toulouse de jour effectué en réutilisant du matériel de nuit, a permis d'améliorer les services apportés aux voyageurs tout en améliorant l'équilibre économique de la desserte de nuit Paris – Toulouse. En outre, un certain nombre de couplages sont encore possibles entre différents trains de nuit, ce qui permettrait de réduire les charges avec un service équivalent.

Depuis plusieurs années, le volume des travaux de modernisation le réseau existant a largement augmenté. **La cohabitation entre ces travaux et les trains de nuit doit être anticipée et des itinéraires alternatifs doivent être recherchés**, ou, le cas échéant, des créneaux dans l'organisation des travaux doivent être réservés à la circulation des trains de nuit.

ANNEXE : LISTE DES LIGNES TET (en service en 2013)

Lignes TET de jour :

- Bordeaux - Lyon (desserte limitée à la section Bordeaux - Limoges en 2014)
- Caen - Le Mans - Tours
- Clermont - Béziers (Aubrac)
- Clermont - Nîmes (Cevenol)
- Hirson - Metz
- Nantes - Lyon
- Paris - Amiens - Boulogne
- Paris - Bourges / Montluçon
- Paris - Caen - Cherbourg / Trouville
- Paris - Clermont
- Paris - Evreux - Serquigny
- Paris - Granville
- Paris - Limoges - Toulouse
- Paris - Nevers
- Paris - Orléans / Tours
- Paris - Rouen - Le Havre / Dieppe
- Paris - Royan (desserte supprimée en 2014)
- Paris - St Quentin - Maubeuge / Cambrai
- Paris - Troyes / Belfort
- Quimper - Nantes - Bordeaux - Toulouse
- Reims - Dijon
- Toulouse - Hendaye
- Transversale Sud

Lignes TET de nuit :

- Hendaye - Nice (desserte supprimée en 2014)
- Luxembourg - Nice / Port Bou (Lorazur)
- Paris - Briançon
- Paris - Hendaye (Palombe Bleue)
- Paris - Nice (Train Bleu)
- Paris - Portbou (Côte Vermeille)
- Paris - Savoie
- Paris - Toulouse (Occitan)