

Y a-t-il un train après le TGV ?

La Vie du rail 1^{er} janvier 2014

Le rapport Mobilité 21 et les décisions gouvernementales invitent à repenser le modèle de la grande vitesse. Le 22 octobre, à Paris, deux tables rondes organisées par Ville, Rail & Transports (groupe La Vie du Rail) ont permis de prendre la mesure des changements en cours.

Nous n'avions pas de doute, en lançant un débat sur le train après le TGV. Nous tenions un sujet passionnant. À la fois pour les politiques, les opérateurs, les industriels... et bien sûr les utilisateurs. Nous n'avons pas été déçus. Dire que nous sommes sortis de notre colloque avec des solutions bouclées, non. Si c'était le rôle des tables rondes, cela se saurait.

Mais nous en sommes sortis plus savants, plus informés, plus conscients des grands rendez-vous qui nous attendent en termes d'aménagement du territoire. Et des choix que formulent les acteurs du système.

Certes, Alain Bulot, délégué général de Fer de France, le dit en ouvrant les débats, nous avons affaire à deux clichés. Premier cliché ? « La France, depuis 30 ans, n'a fait que du TGV ». Deuxième cliché, qui a la vie tout aussi dure, c'est « les lignes classiques sont laissées à l'abandon ». Deux clichés qu'il récuse, pour poser plus finement la question qui nous occupe : « L'heure du TGV évident, qui peut trouver son modèle économique à sa fin. Et par contre, l'appétence de mobilité ne touche pas à sa fin. » Bref, le TGV a aujourd'hui « un problème de modèle ».

Sans doute Philippe Duron, qui a présidé la Commission Mobilité 21, est-il le mieux placé pour traiter le sujet. Or, dit-il, la Commission Mobilité 21 a fait apparaître « deux marqueurs d'excellence, le TGV et le TER ». Entre les deux, « il nous a semblé qu'il fallait trouver ce train intermédiaire, qui roule autour de 200 km/h, ou au moins à cette vitesse sur des voies existantes ou rénovées. Cela, de manière à offrir à la fois un service dont la vitesse est satisfaisante, dont la fiabilité est infiniment meilleure que des trains enfin de vie que sont les trains Corail, un service qui soit suffisamment fréquent pour que l'offre du rail soit tout à fait pertinente, offre une alternative de grande qualité à la route. »

Certes, la décision du Premier ministre d'investir quelque 600 millions d'euros pour le remplacement des TER thermiques lui semble tout à fait justifiée, ainsi que celle de la SNCF d'acquiescer à ce titre des Réolis. Mais, insiste-t-il, « on se pose la question de savoir s'il n'y a pas entre les deux un vrai sujet, parce que l'on est en train de préparer le train des 30 ans, des 40 ans qui viennent. N'est-ce pas raisonnable d'étudier la possibilité d'un train Intercités, qui ne soit pas seulement un train français ou un train pour la France, mais qui permette à Alstom ou à d'autres d'être très présents sur le marché international ? »

« Ce qu'il faut apporter aux territoires, c'est vraiment un produit d'excellence qui ne fasse pas regretter aux cilles et aux territoires de ne pas avoir de TGV. Essayons de trouver ce chaînon manquant », demande donc le député du Calvados.

Louis Nègre, sénateur UMP membre de la Commission Mobilité 21 et président de la Fédération des industries ferroviaires (ce qui n'est pas indifférent à notre sujet) est sur la mime longueur d'onde. « J'assume Mobilité 21. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'on a essayé d'avoir du bon sens : on s'est dit : Que faut-il aux Français ? Les Français ont déjà le TGV et ils en sont fiers. Continuons et on n'a pas arrêté ! Quatre lignes sont en cours, qui d'ailleurs pompent tout l'argent jusqu'en 2017. Puis, il y en aura une prochaine, qui sera Bordeaux - Toulouse, on le sent bien. »

Pour la suite, dit joliment le sénateur des Alpes-Maritimes, « on amorce ». En région PACA, « on amorce par Marseille », qui est un nœud ferroviaire, on amorce par Nice, qui est un nœud ferroviaire. On s'est rendu compte qu'avant de faire des lignes à 320, il fallait peut-être pour le moins essayer de débloquer pour arriver ». En deux mots : « Il faut que les nœuds se dénouent. » Et, maintenant qu'on a parlé au nom des Français, on peut parler au nom de l'industrie. « Nous souhaitons qu'il y ait un Intercités de demain. » La réflexion sur le chaînon manquant n'est pas qu'un vœu pieux. Elle repose sur des analyses parfois poussées. Écoutons Jean-Charles Kohlass, président (EELV) de la Commission Transports de la région Rhône-Alpes parler de son concept de Train à haut niveau de services, ou THNS, concept soutenu par des élus EELV s'appuyant sur une étude du cabinet Rail Concept, pour une alternative au projet de POCL.

Raisonnement ? « La question du temps de parcours nous semble beaucoup plus importante que la notion de

vitesse. » Le temps de parcours invite à penser « le temps d'accélération, de décélération du matériel, donc le nombre d'arrêts possibles » mais aussi « le temps d'échange entre le quai et la rame : un TGV s'arrête à Lyon-Part-Dieu huit minutes pour décharger ses voyageurs ! » Un élément extrêmement important aussi, c'est la fréquence quand vous avez un train toutes les deux heures, si vous le loupez, vous attendez deux heures le suivant, votre temps de parcours est rallongé de deux heures ». Autre élément, l'amplitude : « si pour être à Paris à votre réunion, vous devez partir la veille et rentrer le lendemain, le temps de parcours est extrêmement long. Or il y a un certain nombre de relations TGV sur lesquelles, après 19 h 30 il n'y a plus de train. »

Autre sujet : « il faut aussi faire en sorte pour que le temps de parcours soit du temps masqué : on rentre là dans la question de la qualité du matériel et donc, de la façon dont on peut utiliser ce temps de parcours. »

Le concept de THNS suppose aussi une infrastructure aménagée. Mais, même si les estimations avancées par Jean Charles Kohlhaas — grosso modo, dix fois moins qu'une LGV — semblent à certains intervenants bien optimistes, on aboutit à une facture nettement moins élevée. Ce que traduit le coût des péages. Or, avec une ligne nouvelle « pour avoir l'équilibre économique, il faut que le train faut que le train soit beaucoup plus plein quand on paye 25 euros de péage du hm ». Conséquence ? « On en met moins souvent quand on n'a pas suffisamment de clients. » La boucle est bouclée s'il n'y a pas assez de trafic potentiel, le TGV peut conduire à une restriction de l'offre, donc à une augmentation des temps de parcours réels. D'où, pour échapper au cercle vicieux, la réponse adaptée le THNS.

Ce qui surprend Luigi Stahli, directeur Sud-ouest Europe SMA & associés SA, ce n'est pas le raisonnement, dans lequel il semble se reconnaître. Non ? C'est qu'il faille trouver un nom nouveau. Après tout, ce qu'on décrit ainsi c'est l'Intercités. Et l'Intercités est un nom qui marche en Europe. »

De plus, « si le nom et le concept marchent, c'est qu'on peut être opérateur et gagner de l'argent avec un Intercités de qualité. » Ce qui le définit, insiste Luigi Stahli, ce ne sont pas une infrastructure ou un matériel. Dire qu'on veut absolument un matériel qui soit mieux que les TGV Sud-Est des années quatre-vingt réutilisées », c'est un peu court. Dans certains pays européens, remarque-t-il, le client réclame une offre plus qu'une infrastructure ou un matériel roulant, il dit : « j'aimerais un train toutes les demi-heures, ou un train en moins de 60 minutes entre deux villes ». C'est ensuite qu'on « cherche quel matériel et quelle infrastructure peuvent y répondre, L'exemple le plus révélateur, par lequel Luigi Stahli commence son tour d'Europe, « c'est le TGV allemand. » Les Allemands ont choisi de dire que l'ICE est un Intercités qui allait vite, plutôt que de dire que l'Intercités est un TGV de petite vitesse. »

Un rapide tour d'Europe conforte cette approche, montrant qu'en Allemagne, en Suisse, en Italie, en Espagne, en Belgique, au Portugal, en Grande-Bretagne, en Tchéquie, en Autriche, de façon diverse certes, le produit Intercités existe. En France, lui semble-t-il trois « cas typologiques » sont propices au développement de L'Intercités. L'Inter-régional (par exemple Dijon - Lyon) l'intra régional (ou ce sont les TER qui font aujourd'hui de l'Intercités), ou la desserte terminale, comme Marseille - Nice.

On ne sait pas si la SNCF est prête à développer une offre Intercités sur ces axes. Ou à laisser la concurrence s'en emparer... Toujours est-il qu'on a l'impression qu'elle n'est plus choquée par un discours qui, il n'y a pas si longtemps, sentait le soufre.

Stéphane Volant, son secrétaire général, retrouve dans ces propos des éléments majeurs de la stratégie du groupe.

D'abord rappelle-t-il, tout comme l'avait fait Louis Nègre, « l'avenir du TGV c'est le TGV » : puisqu'on poursuit l'équipement, mais c'est aussi tout ce qui n'est pas le TGV puisque ce qui compte, c'est la chaîne globale de mobilité, l'ensemble du parcours C'est sur ce point justement qu'Excellence 2020, plan stratégique arrêté par la SNCF, met l'accent. Le client aujourd'hui, selon Stéphane Volant, dit « je ne prends le TGV que s'il est capable d'être connecté avec les autres modes de transport. » L'avenir du TG c'est donc le TGV et en même temps, ce n'est plus lui, car l'avenir du TGV, « c'est la connexion avec les autres modes de transport »

A l'issue de cette première partie du débat, peut-on dire que tout le monde est d'accord ? Pourquoi pas ? En tout cas, on voit bien à quel point la réflexion a mûri, sur la définition d'une offre ferroviaire Intercités, sur la nécessité de trouver un chaînon manquant, sur les axes qui pourraient être concernés, sur les leçons que l'on peut tirer des exemples européens.

Là où ça devient plus difficile, et parfois plus tendu, c'est quand on demande aux industriels quelle réponse il convient d'apporter au besoin qu'on a tenté de définir. Des industriels fort présents dans la deuxième partie du

débat. Il comptait aussi, avec Keolis, un exploitant certes du groupe SNCF, mais qui pratique quotidiennement d'autres règles que celles de l'Hexagone. Et, en la personne de Gilles Savary à la fois un animateur et grand témoin, expert dans le domaine.

« Nous souhaitons qu'il y ait des Intercités de demain », disait au nom de l'industrie Louis Nègre. Cette réflexion a déjà été avancée en octobre 2011 par le CAS dans son analyse de la grande vitesse dans le monde. Elle apparaît comme une vision stratégique de long terme pour l'industrie. Mais les industriels, pris par les impératifs plus courts des carnets de commande, ne l'entendent pas tous de cette oreille.

Car cela va un peu de soi. Alstom ou Bombardier, qui ont décroché les commandes-cadres régionales importantes dont les options effectivement levées sont loin du compte, ne voient pas trop l'intérêt de lancer un appel d'offres pour développer un nouveau matériel d'autant que les nouveaux TER se prêtent, chez les deux constructeurs, à des versions Intercités. Pour le fournisseur historique de la SNCF et celui qu'on pourrait appeler son challenger historique, la prudence est donc de mise. Jérôme Wallut, directeur général d'Alstom Transport France, le défend clairement :

« On peut toujours, dit-il, faire du sur-mesure, on peut construire des nouveaux dépôts, on peut avoir des nouvelles hauteurs de quai, on peut dire aux usagers l'accessibilité n'est plus un problème, les temps d'échanges à quai ne sont plus un problème.. Ou alors, on regarde ce que l'on a, on écoute un peu l'autorité organisatrice qui est l'Etat, qui a des contraintes financières — les TET comme les TER, c'est une exploitation subventionnée, contrairement au TGV - et on regarde quelle est la bonne réponse économique et budgétaire à cette contrainte ». Or, pour lui, on s'aperçoit qu'avec la technologie moderne, avec ce qui a été lancé par l'initiative des régions notamment, les grands contrats-cadres de matériels régionaux, qui sont au dernier standard et qui sont faits pour avoir le top du top sur le réseau ferré national, on arrive à faire une offre qui se différencie. Déjà, dans les marchés actuels, des régions ont des niveaux de confort différents. •

Benoît Cachet, directeur Produits et technologies de Bombardier Transports France, n'est pas très loin de ce propos quand il incite à la prudence sur un développement des Intercités. Par exemple, demande-t-il, un Lyon - Nantes a-t-il du sens, alors qu'Easyjet propose la relation pour environ 40 à 50 euros ? » Une question qui fait écho à celle que pose Gilles Savary :

La navette d'Air France, demain, elle peut être déclassée par un low cost. Par exemple, sur une longue distance, on avait tendance à dire que la prescription, c'est un TGV à la française ou à l'espagnole, sur la moyenne distance, c'est un TGV à l'allemande. Sauf qu'un TGV sur Bordeaux - Madrid peut demain être totalement déclassé par un low cost Bordeaux - Madrid. Donc est-ce qu'il ne faudrait pas qu'on repense notre investissement grandes lignes, avoir une autre vision des choses, qui ne soit pas simplement de lutter avec Air France, car Air France soi-même a négligé le phénomène low-cost.

Et, même quand le besoin d'une nouvelle offre est avéré, la nécessité de développer un nouveau matériel ne s'impose pas toujours aux yeux de Benoît Gachet. « Ne voit-on pas la Westbahn, filiale de la SNCF exploiter des matériel issus de trains de banlieue de Zurich, et en faire d'excellents trains ? »

C'est un autre discours, on ne peut en être surpris, que tient Francis Nakache, directeur général de CAF France. En France, dit-il « on est un peu dans une période de transition ». Il invite à comparer le pays « avec l'Espagne, qui a un modèle moins centralisé que la France, mais qui a en même temps un degré d'urbanisation comparable, de grandes zones non urbanisées. » Et, la, en Espagne, on a à la fois des lignes grande vitesse et un réseau intermédiaire à 250 km/h. L'évolution est telle qu'on a une croissance des deux types de vitesse et des deux segments. Deuxième segment qui logiquement requiert la création d'un service ad hoc. Quant à Marc Zuber, au nom de Siemens, il adhère avec un rien d'ironie, au propos sur l'inutile développement d'un nouveau train... Inutile puisque la vraie réponse Intercités, la plus appropriée, c'est évidemment à ses yeux l'ICx, que la DB a commandé en masse. En fait, Siemens a deux cordes à son arc ; pour des entreprises moins financièrement solides que la DB, elle propose, comme en Autriche avec rail jet, un train classique, qu'on pourrait techniquement si l'on veut, comparer à du Corail — une locomotive et des voitures — mais dont le confort offert n'a rien à voir avec nos anciens trains. Ce que Gilles Savary, qui a, comme il le dit. « pas mal boulingué en Europe » confirme totalement.

L'offre de Siemens est-elle recevable sur le marché français ? La concurrence, qui, rappelle Gilles Savary, va finir par arriver ne va-t-elle pas se traduire par de nouveaux matériels ? Pour commencer et se donner une chance, Siemens tente de séduire le marché français et l'opérateur historique en faisant comme l'ont fait Bombardier et dernièrement CAF. Car la question est ouverte, indique Marc Zuber, de « l'acquisition d'un site

en France. ». Mais supposons demain que le marché français de l'Intercités soit ouvert ?

Ne va-t-on pas avoir affaire à chaque fois à des « couples » (Savary), à des « bijections » (Farandou) ? Pour prendre un exemple qui vient tout de suite à l'esprit, DB ou sa filiale Arriva se présentant sur un appel d'offres Intercités avec du matériel Siemens ? Jean-Pierre Farandou ne les renie pas, les affinités nationales sont naturelles Mais les associations doivent rester libres. « On n'est pas passé devant monsieur le Maire » rappelle-t-il. Surtout, mieux vaudrait s'entendre plutôt que de se quereller entre Européens. Car, sur le segment de marché des Intercités (comme sur d'autres), si l'on y prend garde, la concurrence asiatique pourrait mettre tout le monde d'accord. MTR de Hongkong, concurrent direct de Keolis, est désormais très actif sur le marché européen. Et les constructeurs japonais ont déjà un pied en Angleterre.

En tout cas, pour la filiale de la SNCF, il ne faut pas se leurrer ; « le modèle de grande vitesse que l'on a développé en France ne séduit pas trop en dehors de nos frontières. » Et, vu les besoins du marché mondial, la définition d'une offre française Intercités serait clairement la bienvenue.

F D et et P L