

TET (Intercités) : fermeture de lignes, transfert aux régions, ouverture à la concurrence...

«Maillon faible» entre TGV et TER, les TET (trains d'équilibre du territoire), appelés Intercités par la SNCF, ont été négligées depuis de nombreuses années. La qualité de service, la régularité, le temps de parcours se sont progressivement dégradés, du fait notamment du manque d'investissement dans l'infrastructure et dans le matériel roulant. Depuis le 13 décembre 2010, l'État est l'autorité organisatrice de ces trains nommés «trains d'équilibre du territoire», mais n'a pas su jouer son rôle d'autorité organisatrice, et l'opérateur historique est de fait resté le maître du jeu.

La commission «TET d'Avenir»

Composée de six parlementaires et d'élus régionaux, de différentes sensibilités politiques, et de quatre personnes qualifiées, la commission «TET d'Avenir» a été mise en place le 25 novembre 2014 par le Secrétaire d'Etat chargé des transports. Elle a eu pour mission de formuler des recommandations en vue de redresser la dérive financière des trains d'équilibre du territoire (TET) mais aussi de dessiner des perspectives de long terme pour proposer au public et aux territoires des perspectives d'avenir pour ce service ferroviaire, Elle a rendu son rapport le 26 mai 2015 au Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche.

La commission a défini la mission des TET comme étant d'assurer des liaisons rapides de moyenne et longue distance entre de grandes agglomérations sur des itinéraires non assurés par la grande vitesse, en desservant les villes moyennes intermédiaires.

Les constats de la commission

- L'offre n'est plus adaptée aux besoins des usagers et des territoires : l'offre de TET recouvre des lignes très hétérogènes (lignes du grand bassin parisien à trafic pendulaire, radiales de longue distance, transversales de longue distance, dessertes interrégionales de plus courte distance et lignes de nuit) qui ont été négligées depuis de nombreuses années.
- L'absence d'adaptation de l'offre se traduit par un niveau de subventionnement public par voyageur en forte hausse et qui s'accélère (près de 30 % en trois ans) : le financement par le contribuable est très variable selon les trajets, de 5 € à plus de 275 € par voyageur en 2013. Les trains de nuit représentent quant à eux 25 % du déficit pour seulement 3 % des voyages, avec un financement des trajets pouvant aller de 60 € à 180 € par voyageur.
- La gouvernance d'ensemble (Etat, SNCF Mobilité) est largement défaillante et n'a pas permis d'apporter les réponses nécessaires pour faire évoluer l'offre TET et rétablir la qualité de service, sinon en engageant un premier effort d'investissement pour renouveler le matériel. Le partage des responsabilités est resté confus : l'Etat n'a pas su jouer son rôle d'autorité organisatrice, et l'opérateur historique est de fait resté le maître du jeu.

La commission considère que l'ensemble des voyageurs, sur un territoire, doivent bénéficier d'une desserte non pas par tous les modes de transports, mais par au moins un mode de transport performant et adapté aux besoins de mobilités. Elle est convaincue que la pérennité du service public de transport passe par son adaptation aux besoins et aux flux.

Les recommandations

- Renforcer le rôle d'autorité organisatrice de l'Etat : Le rapport préconise soit la création d'une agence ad hoc qui prendrait la forme d'un établissement public, soit la forme d'un haut fonctionnaire qui serait rattaché au Secrétaire d'Etat chargé des Transports, qui serait l'interlocuteur de la SNCF et des Présidents de Région pour assurer au mieux ses missions d'autorité organisatrice des transports.
- Revoir profondément l'offre de TET : la commission a défini un scénario d'évolution de l'offre équilibré, cohérent et réaliste, par opposition aux différents scénarios de contraction de l'offre qui lui ont été soumis. Il comporte plusieurs dimensions :
 - Renforcement progressif de l'offre TET sur les lignes à fort potentiel (fréquences), développement de nouvelles dessertes voire reconfiguration de l'offre ;
 - Ajustement à la baisse des fréquences sur les segments de lignes dont l'offre est surdimensionnée au regard des flux et besoins existants ;
 - Suppression de l'exploitation TET de certains tronçons pour quelques lignes, lorsque l'offre complémentaire (TER, TGV, autre desserte TET) est jugée suffisante compte tenu des flux constatés ;
 - Suppression de l'exploitation par TET de certaines lignes, avec reprise par l'activité TER existante des trafics,
 - Transfert sur route de certaines lignes TET, éventuellement en complément de l'activité TER maintenue sur le mode ferroviaire sur tout ou partie de la ligne ;
 - Recentrage des lignes de nuit sur les dessertes des territoires ne disposant pas d'une offre alternative suffisante, notamment au regard de leur caractère relativement enclavé.
- Renouveler le matériel roulant, pour toutes les lignes mais de manière adaptée à chaque type de ligne : l'effort d'investissement pourrait être réduit d'au moins 25 % grâce au redimensionnement du parc de matériel, ce qui représente une économie de l'ordre de 0,8 à 1 Md€.

L'activation de ces leviers devrait permettre de corriger l'évolution du déficit d'exploitation des TET (hors péages) qui atteindrait ainsi 380 M€ en 2016, 350 M€ entre 2017 et 2019 puis se stabiliserait, selon les hypothèses et convention de modélisation retenues, à 270 M€ en 2023 – au lieu de 450 M€ dès 2016 et 500 M€ à horizon 2025.

La commission estime que le redressement des TET passe aussi, de manière plus large, par la mise en place d'un nouveau modèle :

- Mise à l'étude du transfert aux régions des lignes TET du bassin parisien supportant d'importants flux pendulaires, afin de mettre en place une gouvernance unique pour ces lignes fortement imbriquées et confrontées à la saturation du réseau ;
- Expérimentation de la concurrence sur quelques lignes : la commission estime que l'ouverture à la concurrence constitue une opportunité pour redynamiser le service public ferroviaire français et qu'il convient de préparer dès à présent l'opérateur ferroviaire et l'Etat à cette évolution réglementaire, afin d'éviter la répétition du scénario catastrophe de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire. Elle propose un modèle de concurrence fortement régulé, avec une attention particulière à la situation des personnels exploitant actuellement le service.

Des mesures fortes de productivité et de maîtrise des charges de personnel de la part de l'opérateur devront être prévues dans la prochaine délégation de service public, afin de viabiliser l'exploitation des TET dans la durée.

Les premières réponses de l'Etat

Le 7 juillet 2015, le secrétaire d'Etat aux Transports présentait une feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire. Cette feuille de route doit permettre de prendre d'ici mi-2016 des décisions complètes et cohérentes concernant l'avenir de ces trains.

Alors que la convention signée le 13 décembre 2010 entre l'Etat et SNCF Mobilités, et prolongée depuis, s'achève le 31 décembre 2015, l'Etat engage l'élaboration d'une nouvelle convention (2016-2020) avec SNCF Mobilités pour l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire.

L'Etat renforce sa capacité à mener à bien ses missions d'Autorité Organisatrice :

- Les moyens des services en charge des missions d'Autorité Organisatrice des TET au sein du Ministère des Transports sont confortés. L'organisation s'articule autour d'un service renforcé en administration centrale, appuyé par la mobilisation d'expertises extérieures aux plans juridique, technique ou encore financier, et d'un réseau de correspondants de haut niveau au sein des services déconcentrés (DREAL), qui pourront représenter l'Autorité Organisatrice auprès des acteurs locaux.
- Un Préfet, Monsieur François Philizot, est missionné pour être l'interlocuteur des Territoires et des parties prenantes concernant les évolutions d'offre et de gouvernance, jusqu'en mai 2016.
- Un conseil consultatif des Trains d'Equilibre du Territoire est créé, afin de permettre un dialogue régulier de haut niveau sur l'évolution des TET en présence des Autorités Organisatrices régionales. Il sera présidé par le Secrétaire d'Etat aux Transports, à la Mer et à la Pêche. Ce conseil réunira autour de lui les présidents de région, deux parlementaires désignés par les présidents des assemblées et deux représentants des usagers.

Une décision doit être prise concernant les trains de nuit. Des négociations doivent être menées avec les régions. Le Gouvernement s'engage dans le renouvellement du matériel roulant des Trains d'Equilibre du Territoire, surtout sur les lignes structurantes.

L'Etat doit investir par ailleurs dans la modernisation des infrastructures ferroviaires, en particulier dans le cadre de la nouvelle génération des contrats de plan Etat-Régions. Ce sont 2 milliards d'euros que l'Etat doit investir entre 2015 et 2020, en lien avec SNCF Réseau et les collectivités partenaires, dont l'essentiel concerne l'amélioration du réseau existant emprunté par les Trains d'Equilibre du Territoire.

Le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, a tenu le 19 février 2016 un point d'étape sur la future réorganisation des Trains d'équilibre du territoire (ex-Intercités).

Une victime : les trains de nuit. Seules deux lignes sur les huit encore existantes seront maintenues : Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol. Pour les six autres, c'est la fin... Sauf si des opérateurs privés veulent tenter l'aventure. *"Le gouvernement décide de ne plus financer l'exploitation de ces lignes à partir du 1^{er} juillet prochain. Nous demandons aux opérateurs ferroviaires des propositions innovantes. Nous lancerons prochainement un appel à manifestation"*.

Pour les trains de jour, le gouvernement ne s'est pas encore prononcé sur d'éventuelles suppressions de lignes et compte négocier pour transférer ses compétences aux régions pour certaines liaisons. Il envisage déjà de transférer l'une des quatre lignes dites structurantes (les grands axes) à la région Normandie, qui a fait le forcing pour obtenir gain de cause : Paris-Caen-Cherbourg.

Un appel d'offres sera lancé dès cette année pour un montant d'1,5 milliard d'euros pour des trains devant équiper les trois autres lignes structurantes : Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille. *"Nous voulons des trains avec des caractéristiques spécifiques, qui roulent à 200 km/h avec davantage de confort. Les premières rames seront livrées en 2020"*, a indiqué le secrétaire d'Etat. Encore faut-il que les infrastructures de ces lignes soient capables de supporter des trains roulant à 200 km/h...

Pour renouveler le matériel, la Région Normandie pourrait commander des trains double niveau à Bombardier, sans passer par un appel d'offres mais en se basant sur le contrat TER. Même chose pour les lignes TET non structurantes. L'Etat s'engage à passer une commande de 400 millions d'euros à Alstom pour une trentaine de rames. *"Les 34 rames déjà commandées seront livrées à partir de la fin de l'année et cette nouvelle commande à partir de 2018"*.

Intercités ou TET ?

Inercités est une marque de la SNCF qui regroupe depuis 2012 les anciennes marques SNCF :

- Corail Intercités

- Théoz (voitures rénovés par la SNCF ou les régions entre 2003 et 2006) sur les lignes Paris Bercy – Clermont-Ferrand, Paris Austerlitz – Limoges – Toulouse – Cerbère, Bordeaux – Marseille – Nice, Paris – Nancy – Strasbourg (jusqu'en juin 2007, date de mise en place du TGV est)
- Lunéa qui regroupait les lignes de nuit avec modernisation de 287 voitures couchettes

Lignes de jour (23)

Paris Saint-Lazare – Caen – Cherbourg / Trouville-Deauville	Hirson – Charleville – Metz
Paris Saint-Lazare – Rouen – Le Havre	Paris Est – Troyes – Belfort
Paris Montparnasse – Granville	Quimper – Nantes – Bordeaux – Toulouse
Paris Nord – Amiens – Boulogne	Hendaye – Toulouse
Paris Nord – Saint-Quentin – Maubeuge / Cambrai	Bordeaux – Lyon
Paris Bercy – Montargis – Cosne – Nevers	Paris Bercy – Clermont-Ferrand
Paris Austerlitz – Bourges – Montluçon	Paris Austerlitz – Limoges – Toulouse – Cerbère
Paris Austerlitz – Orléans – Tours	Bordeaux – Marseille – Nice
Nantes – Tours – Lyon	Cévenol (Clermont – Nîmes)
Caen – Le Mans – Tours	Aubrac (Clermont - Béziers)
Reims – Dijon	

Lignes de nuit (12)

Paris Austerlitz – Briançon	Paris Austerlitz – Savoie
Paris Austerlitz – Latour-de-Carol – Luchon – Cerbère	Paris Austerlitz – Nice
Paris Austerlitz – Toulouse / Rodez – Carmaux – Albi	Luxembourg – Nice / Port-Bou
Paris Austerlitz – Hendaye (Irun) / Tarbes	Strasbourg – Nice / Port-Bou

Et sur le terrain ?

Plus on réduit l'offre et plus les voyageurs désertent. Le député Philippe Duron, qui a mené la commission sur les TET, déclare : *"Je ne suis pas d'accord avec la stratégie de la SNCF qui consiste à couper quand il y a moins de recettes. Nous avons proposé d'augmenter l'offre sur 6 ou 7 lignes. Il faut maximiser l'offre pour faire revenir les voyageurs"*.

Prenons pour exemple la liaison Reims – Dijon, présentée par la SNCF comme Intercités. Dans la réalité, il n'existe qu'un aller-retour direct dans la journée et quand vous réservez votre billet, on vous indique que c'est en réalité un TER. Pour le reste de la journée, soit vous faites des sauts de puce en TER, soit vous devez passer par Paris... Tromperie sur la marchandise...

Dans le jargon de la SNCF, il s'agit d'une «*tension sur les ressources Conduite*». En clair, l'entreprise a recruté trop peu de conducteurs de train en 2014 (sachant que leur formation dure environ 18 mois), pour conduire tous les trains en circulation en 2016 ! Dans une note du 12 février, la SNCF demande «*à toutes les activités TER d'aider les établissements les plus en difficultés, en rendant disponibles des conducteurs*». Conséquence : en Champagne-Ardenne, la SNCF prévoit d'en détacher une dizaine des Ardennes et «*à compter du 3 avril, six trains seraient supprimés*». Il s'agit de trains circulant sur les lignes Charleville-Givet (TER) et Charleville-Hirson, transportant chacun, selon la SNCF, entre 9 et 44 passagers au maximum. Presque tous seraient remplacés par un car, à l'exception du Charleville-Givet de 20 h 25, dont les usagers devraient attendre le train suivant, à 20 h 55. Si la fréquentation de la ligne Charleville-Givet est en baisse constante, c'est à cause de la vétusté des infrastructures (la vitesse ne pouvant excéder à certains endroits 15 km/h). Sa remise en état (coût estimé : 135 M€) se fait à petites touches...

Quand à l'électrification de la ligne 4 (Paris – Troyes – Belfort), promise depuis 35 ans, si le financement de la 1^{ère} tranche est presque entièrement ssuré, les caisses sont à ce jour vide... Quant à son avenir (fréquence de train), aucune décision n'est encore prise. Elle devrait être connue courant mai...

«TET d'Avenir», c'est en fait un moyen de restructurer la SNCF, en la dépeçant par morceaux. Les trains de nuit supprimés vont être ouverts à la concurrence. De même, transférer certaines lignes aux Régions, c'est aussi ouvrir à la concurrence, car les Régions vont pouvoir choisir les exploitants des TER. Tout cela va entraîner une diminution de salariés à la SNCF... Dans tout ce qui est présenté dans ce projet, on ne parle jamais de remise en état des infrastructures (vétustes). Cela promet pour l'avenir...

Reims, le 21 février 2016