

Projet de Fin d'Etudes

**Gouvernance du système de
transport ferroviaire**

**Jeu d'acteurs et perspectives
d'évolution des
Trains d'Equilibre du Territoire**



2011-2012

Directeur de recherche
COQUIO Julien

LEPETIT Xavier

Gouvernance du système de transport ferroviaire

Jeu d'acteurs et perspectives d'évolution des Trains d'Equilibre du Territoire

2011-2012

**Directeur de recherche
COQUIO Julien**

LEPETIT Xavier

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer tout une partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Ma reconnaissance va à toutes les personnes qui m'ont encadré, suivi et soutenu lors de la réalisation de ce projet de recherche.

A cet effet, je remercie tout d'abord Julien COQUIO, tuteur de ce projet, qui a su me guider dans l'élaboration de ce projet et m'initier à la réalisation d'un mémoire de recherche.

Ensuite, je souhaite remercier l'ensemble des acteurs rencontrés dans le cadre de ce projet. Leur disponibilité et leur intérêt sont à l'origine même des éléments de réflexions présentés dans ce mémoire. Je pense plus particulièrement à :

Romain BRETON, Responsable SNCF de la relation client sur la ligne Paris-Orléans-Tours,

Jean-Yves COLAS, Président de l'association pour la défense et la promotion de la ligne Caen-Rennes et représentant de la FNAUT en Région Basse Normandie,

Franck FANGET, directeur du service Transport de la Région Basse Normandie,

Bruno MORIN, Responsable de la Direction des Infrastructures et des Transports de la Région Centre,

Pierre Hughes RICO-LE-DIAGON, attaché à la Mission Autorité Organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement,

Sylvie PUTCRABEY, directrice SNCF de la ligne Paris-Granville et Caen-Le Mans-Tours,

Véronique SALZAC, Chargé de gestion Infrastructures Transports à la Direction des Transports, Mer et Littoral de la Région Basse Normandie,

Jean-François TROIN, géographe et représentant de la FNAUT en Région Centre.

SOMMAIRE

Avertissement	4
Formation par la recherche et projet de fin d'études.....	5
Remerciements	6
Sommaire	7
Introduction générale.....	8
Partie 1 : Quel constat aujourd'hui pour le système ferroviaire français ?	10
1. Un système en pleine mutation : un contexte d'ouverture à la concurrence	11
2. Une complication du système	12
3. Les assises du ferroviaire comme moyen de repenser le système ferroviaire français	18
4. L'offre interrégionale, source de critiques	20
5. Synthèse : la définition de la problématique à la méthode de recherche	24
Partie 2 : TET-conception de l'offre, jeu d'acteurs et objectifs	30
1. Les TET, une prise en main de l'Etat de l'offre interrégionale	31
2. La mise en place d'un nouveau jeu d'acteurs	35
3. La Convention Etat-SNCF : des mesures mises en œuvre par l'Etat pour répondre à ces objectifs	39
Partie 3 : Analyse des cas d'étude - Une volonté de l'Etat de relancer l'offre TET ?	48
1. La ligne Paris-Orléans-Tours	49
2. La ligne Paris-Granville	62
Partie 4 : Vers une vision à long terme des TET ?	75
1. Bilan des cas d'étude	76
2. L'avis des acteurs sur l'ouverture à la concurrence des TET	78
3. Des échéances politiques primordiales mais qui ne semblent jouer guère en faveur des TET	79
Conclusion	81
Bibliographie	83
Lexique	88
Table des Figures	89
Table des matières	90

INTRODUCTION GENERALE

Véritable révolution sociale, la voiture s'est imposée comme premier mode de transport utilisé par les Français. Une étude de 2010 du Commissariat Général au Développement Durable¹ montre que 68,3 % des voyages moyennes et longues distances (supérieures à 100 km) effectués par les Français en France ou à l'étranger ont été réalisés en voiture alors que dans le même temps la part modale de l'avion est de 8,4% et celle du train de 17,4%. Ces chiffres peuvent s'expliquer par le développement ces dernières années d'un système autoroutier relativement performant qui encourage l'utilisation de la voiture, symbole de liberté.

Pourtant, le contexte actuel est moins favorable à la voiture : crise économique, hausse du prix des énergies fossiles, politique de développement durable. Ce contexte commence à peser sur la mobilité de la population. Le nombre de voyages longues distances a en effet diminué entre 2009 et 2010 de 4,6 %.

Mais ce qui est plus parlant, ce sont les chiffres de report modal. Alors que la part modale en 2010 relative à l'utilisation de la voiture s'est affaiblie par rapport en 2009 (-0,5%), celle du train a connu une tendance inverse avec une augmentation, certes faible, mais une augmentation de 0,2 %. Une utilisation du train d'autant plus forte pour les voyages à motifs professionnels puisque 34,8% des voyages professionnels avec nuitée sont effectués en train en 2010 contre 38,8% pour la voiture et 19,2% pour l'avion. Si le contexte est de moins en moins favorable à la voiture, il pourrait entraîner à terme un report modal en faveur du train.

Ces chiffres sont plutôt encourageants, ce qui contraste pourtant avec la situation difficile que connaît actuellement le secteur du ferroviaire, difficultés industrielles et organisationnelles qui préoccupent l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire. Le système fait face à une gouvernance qui se complique voire se complexifie de plus en plus, notamment concernant les relations entre les deux grands EPIC : RFF et la SNCF.

Face à ces difficultés, l'Etat a décidé de réagir et le 8 septembre 2011, lors de l'inauguration de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, le Président de la République de l'époque, Nicolas Sarkozy, a prononcé un discours sur l'ambition de la France et de l'Etat en matière de ferroviaire. Il déclara à cette occasion : « Nous allons investir comme jamais dans le ferroviaire », se félicitant notamment du nombre de projets de ligne à grande vitesse à l'étude ou en chantier actuellement sur le territoire national. Afin de miser sur la filière ferroviaire, 150 millions d'euros d'investissements ont été annoncés dans ce discours afin de pouvoir dessiner la grande vitesse de demain. Une relance qui semble donc se tourner vers la grande vitesse et l'industrie ferroviaire.

Une relance de l'offre grande vitesse qui pourrait se faire au détriment de l'offre des trains classiques, surtout l'offre interrégionale. Celle-ci s'avère depuis de

¹ L'ensemble des chiffres de cette introduction sont issus d'une publication du : Commissariat Général au Développement Durable, 2011, *Le point sur La mobilité à longue distance des Français : nette baisse en 2010, en particulier pour les voyages professionnels*, n°105, Décembre 2011. Consulté le 7 mai 2012.

nombreuses années critiquée et la qualité de service semble se dégrader au fur et à mesure. Or ces trains ont fait l'objet d'une révolution fin 2010. Ils dépendent plus directement de la SNCF mais font l'objet d'un contrat de service public entre la SNCF et l'Etat et sont baptisés depuis Trains d'Equilibre du Territoire (TET).

L'objet de cette recherche est donc de comprendre, face aux multiples évolutions qui touchent le transport ferroviaire et face notamment au développement important de l'offre LGV, quel perspective d'avenir se dessine pour cet objet nouveau que sont les Trains d'Equilibre du Territoire, dans quelle mesure une relance de cette offre interrégionale est elle possible et avec quels acteurs. L'hypothèse formulée est que l'Etat étant devenu autorité organisatrice de ces trains, l'arrivée de celle-ci devrait se traduire par une volonté d'apporter un nouveau souffle au TET et de développer l'offre interrégionale.

L'analyse de ce mémoire de recherche se déroule en quatre temps. La première partie vise à faire une première analyse du système ferroviaire pour comprendre l'intérêt de se focaliser sur ces TET et voir dans quel contexte ils évoluent. La seconde partie tend à saisir ce que sont véritablement les Trains d'Equilibre du Territoire, comment et dans quel but ils sont construits et quel nouveau jeu d'acteurs est alors mis en place. La troisième partie a comme optique de comprendre et décoder le fonctionnement de ce jeu d'acteurs à l'échelle locale, sur des cas d'études. La dernière partie propose une synthèse de ces cas d'études, une mise en perspective de ce jeu d'acteurs à l'échelle nationale et par rapport au contexte évolutif du système, et enfin propose de voir quelle peut être la vision à long terme de ces TET.

PARTIE 1 : QUEL CONSTAT AUJOURD'HUI POUR LE SYSTEME FERROVIAIRE FRANÇAIS ?

Introduction :

La libéralisation du transport est le moteur des politiques européennes, d'où la mise en place d'une concurrence progressive dans les différents modes de transports. Le ferroviaire n'échappe pas à la règle mais celle-ci intervient tardivement et est plus longue, due au caractère intégré des systèmes ferroviaires (DOMERGUE Philippe, 2011).

La France a entamé dès 1997 cette ouverture à la concurrence en multipliant les réformes afin de transposer ces directives européennes dans le droit français. Mais ces mesures ont des conséquences sur la gouvernance du système ferroviaire. D'autant plus, qu'en parallèle, la France a mené d'autres réformes comme la régionalisation du transport ferroviaire ou la création des TET participant ainsi à la complexification de cette gouvernance.

Cette première partie a alors pour objectif de faire une première analyse du système ferroviaire afin de comprendre en quoi consiste cette mutation du système ferroviaire et ce que cela implique, quelles sont les conséquences sur la gouvernance du système et l'intérêt de se focaliser sur les TET.

1. Un système en pleine mutation : un contexte d'ouverture à la concurrence

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire sur le sol français a d'abord concerné le fret en 2006. Le transport de voyageurs n'a été concerné que plus tard. En effet, au 1er janvier 2010, le transport international de voyageurs a été ouvert à la concurrence et la loi relative à l'Organisation et à la Régulation du Transport Ferroviaire (ORTF) promulguée le 3 novembre 2009, fixe les conditions de cette ouverture à la concurrence pour le transport de voyageurs. Elle permet à de nouveaux opérateurs, de transporter des voyageurs sur le sol français vers une destination étrangère avec possibilité de cabotage, c'est-à-dire de desservir quelques gares sur le territoire national (KREIS Patrice, 2010). Cela ne concerne qu'un nombre de gares restreint car le transport ferroviaire intérieur n'est lui pas encore ouvert à la concurrence.

Cette ouverture à la concurrence pose de nombreuses questions, notamment la question du statut social des cheminots. Ce statut spécifique des cheminots de la SNCF n'est pas en adéquation avec les conditions d'emplois chez les autres opérateurs. L'idée est alors, dans le cadre d'une convention de branche, de tendre vers un statut intermédiaire qui permettrait à terme de remplacer l'actuel statut problématique des cheminots. De même, l'investissement dans du matériel roulant neuf est à la charge de l'autorité organisatrice, mais il reste pour l'instant la propriété de la SNCF. Ce matériel roulant devra être mis à la disposition du nouvel opérateur si à terme une AOT décidait de se tourner vers un autre opérateur que la SNCF (RIBEIL Georges, 2010).

Cette ouverture à la concurrence du transport de voyageurs demande donc de nouvelles règles du jeu, règles du jeu qui devront être respectés par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire et nécessite la mise en place d'instances de régulation

2. Une complication du système ...

Cette ouverture à la concurrence est à l'origine de la complication du système car cette mutation entraîne une multiplication des acteurs et une séparation des compétences entre chacun des acteurs qui n'est pas clairement définie. « Les multiples réformes menées depuis 1997 afin de rendre possible la libéralisation, ont engendré une désintégration du système, une multiplication des acteurs et une dilution des responsabilités qui rendent l'ensemble incompréhensible » (ARF, 2012).

20.... due à la libéralisation du monde ferroviaire qui entraîne la multiplication du nombre d'acteurs

a) *Une organisation de la SNCF en branches distinctes qui tendent à s'autonomiser*

Le groupe SNCF est organisé en différentes branches qui regroupent l'ensemble des activités effectuées par la SNCF. Deux branches sont en charge de l'activité transport de voyageurs de la SNCF (la branche Proximités et la branche Voyages), une branche est en charge de l'activité logistique et transport de marchandises (la branche Géodis). Les autres branches ont attrait à la gestion et la maintenance de l'infrastructure (la branche SNCF Infra) ainsi que le développement des gares (la branche Gares&Connexions).

SNCF INFRA	SNCF PROXIMITÉS	SNCF VOYAGES	SNCF GEODIS	GARES & CONNEXIONS
Exploitation et gestion du réseau Direction de la Circulation Ferroviaire Travaux et maintenance Ingénierie Systra	TER (Transport Express Régional) Transilien (Transport Ferroviaire en Ile-de-France) INTERCITÉS (Trains d'Équilibre du Territoire) Keolis	Transporteurs ferroviaires Grande Vitesse TGV iDTGV Eurostar Thalys Lyria Aléo Elipsos Gala TGV Italie Westbahn NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) Distribution voyages-sncf.com	Opérateurs globaux de transports et de logistique de marchandises Geodis STVA Transports Ferroviaires de Marchandises (TFM) Fret SNCF Captrain VFLI Entreprises du transport combiné Gestionnaires d'actifs Ermewa Akiem	Gestion et développement des gares françaises Activité pluridisciplinaire en aménagement et construction AREP Parvis A2C

Figure 1 : Organisation du groupe SNCF au 29 mars 2012¹

Cette organisation a pour but de séparer les différents domaines d'activités de la SNCF (Transport et Infrastructure notamment). Elle permet aussi de préparer l'ouverture du système à la concurrence. En effet, les composantes de la SNCF vont à l'avenir « s'autonomiser de plus en plus, car elles seront, chacune dans son activité, confrontées à la concurrence » (CROZET Yves, 2011). C'est le cas de la DCF, direction de la branche SNCF Infra en charge de l'exploitation du Réseau et de la gestion des circulations, qui a une obligation d'indépendance et d'équité envers l'ensemble des opérateurs ferroviaires (SNCF : rapprochement RFF/SNCF envisagé, Le figaro.fr, 2011). Il en est de même pour la branche Gares&Connexions, qui selon l'ARAF, doit devenir

¹Source : SNCF, 2012. L'organisation du groupe à mars 2012
<http://www.sncf.com/#/CH0001/BR0998/>, 23 mars 2012.

autonome pour garantir l'accès aux gares aux nouveaux entrants (*ARAF veut ouvrir les gares*, Le Rail, 2011).

Le groupe SNCF est donc organisé sous forme de branches, dont certaines directions tendent à devenir indépendantes et participe donc à cette multiplication du nombre d'acteurs.

b) Une séparation SNCF-RFF inachevée

Suite à la directive européenne de 1991, l'Etat décide de confier la propriété des infrastructures à un établissement public indépendant de la SNCF, l'opérateur étant soumis à un univers concurrentiel et ne pouvant donc être propriétaire des infrastructures. En 1997, est créé alors Réseau Ferré de France (RFF) issu d'une scission de la SNCF. Cet établissement est le propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur le territoire français, tandis que la SNCF n'exploite plus que le réseau en théorie. A ce titre, RFF se doit donc d'assurer la maintenance, la modernisation et le développement du réseau.

Or dans les faits la situation est autre. L'expérience et la qualification du personnel de la SNCF, ainsi que le décret du 5 mars 1997 portant application de la LOTI, impose à RFF de déléguer l'ensemble des missions opérationnelles de maintenance et d'étude techniques concernant l'infrastructure à la branche SNCF Infra du groupe SNCF (SETRA, 2009). RFF, le Gestionnaire de l'Infrastructure (GI) est donc le maître d'ouvrage et financeur du réseau tandis que le Gestionnaire d'Infrastructure Délégué (GID), soit SNCF Infra est maître d'œuvre de cette maintenance. En outre, la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) qui gère le trafic ferroviaire et l'allocation des sillons de manière effective est une direction du groupe SNCF Infra alors que cette compétence à l'origine est détenue par RFF.

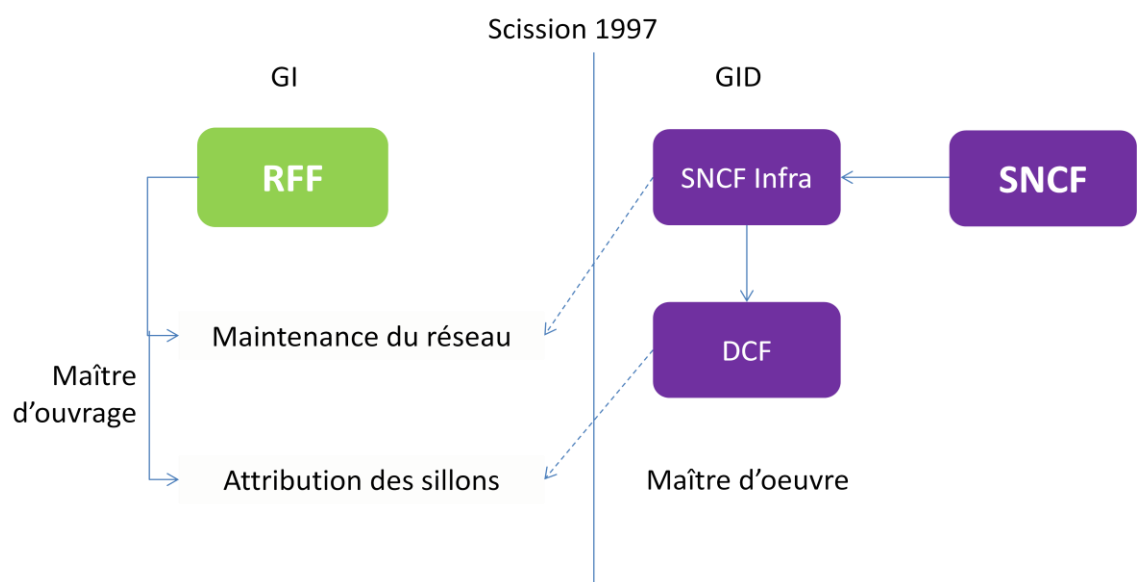


Figure 2 : schématisation des relations entre le GI et le GID¹

La séparation de ces deux entités n'a pas entraîné un partage clair des compétences et la réforme de 1997 semble pour beaucoup encore inaboutie. Cette

¹ Réalisation : LEPETIT Xavier, 2012

situation est même problématique pour l'ensemble des acteurs. La logique entre ces deux entreprises n'est pas forcément concomitante, chacune ayant ses propres intérêts. RFF, dans le but de recouvrir la dette qu'elle a hérité de la SNCF et de financer la maintenance du réseau, augmente le coût des péages ferroviaires dus par les entreprises ferroviaires. Dans le même temps, la SNCF semble vouloir hausser les coûts de maintenance et réduire les dessertes les moins rentables due notamment aux prix du péage (DUMONT François, 2011). Cela ne joue pas forcément dans une logique d'amélioration de la qualité du réseau. Selon certains syndicalistes, cette logique concurrentielle entre les deux entités serait responsable de 90% des critiques faites sur la qualité du transport ferroviaire (CARELL Gilbert, 2011). L'Etat est également pointé du doigt, actionnaire des deux EPIC et membre des deux comités d'administration, il fait parfois prendre aux deux entreprises publiques des décisions contradictoires (SAVARY Gilles, 2012).

Ce modèle ferroviaire français est complexe et unique en Europe. En effet, bien que la directive européenne demande la séparation du gestionnaire des infrastructures et de l'exploitant pour les opérateurs historiques, cette séparation n'est à l'origine que comptable. L'Allemagne a donc créé de son opérateur historique Deutsche Bahn une holding dont une filiale est en charge de l'exploitation du réseau et l'autre est en charge de la gestion de l'infrastructure. Au contraire, l'Angleterre a elle privilégié une séparation nette entre ces deux entités (exploitant-gestionnaire). Face à un modèle français complexe, les acteurs du monde ferroviaire ne semblent pas se complaire. Cela semble être le cas pour le ministre N. Kosciusko-Morizet qui n'envisage guère de perpétuer ce statut quo (DUMONT François, LEBORGNE Guillaume, 2011).

c) Une mise en concurrence de l'opérateur historique par l'apparition de nouveaux opérateurs

La concurrence dans les transports ferroviaires internationaux de voyageurs est possible depuis le 1er janvier 2010. Or dans les faits, celle-ci est effective réellement que depuis le 11 décembre 2011 avec l'apparition d'un nouveau concurrent. Il s'agit de l'opérateur franco-italien Thello, issu d'un accord entre Veolia-Transdev et Trenitalia et qui propose des liaisons Paris-Venise avec un arrêt en gare de Dijon. L'opérateur annonce également la possible mise en œuvre d'une prochaine ligne de nuit Paris-Rome qui est actuellement à l'étude (*Thello affiche ses ambitions*, Ville Rail & Transports, 2012)

Selon la compagnie Thello, ces chiffres de vente sont pour l'instant plutôt encourageants, ce qui pourrait à l'avenir intéresser d'autres compagnies ferroviaires pour le transport de voyageurs international dans un premier temps, et à terme pour le transport ferroviaire intérieur.

d) Une concurrence qui doit être encadrée

En parallèle de l'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence, les Etats se devaient de mettre en place des mécanismes de régulation et de contrôle. L'Etat a pour cela créé deux autorités de contrôle « chargées de veiller au bon fonctionnement du service public de transport et des activités concurrentielles du transport ferroviaire » (SETRA, 2009) et de s'assurer que l'ensemble des nouveaux acteurs engagés sur le réseau respectent les règles de sécurité en vigueur : il s'agit de

l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) et l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

➤ ARAF

L'ARAF doit veiller à ce que l'ensemble des entrants sur le marché puisse avoir accès de manière équitable et de sans discrimination à l'ensemble du réseau et des infrastructures ferroviaires. L'ARAF a différentes missions : elle donne son avis sur les projets de textes réglementaires ou documents de référence, les activités de la SNCF pour le compte de RFF, les péages d'infrastructures mise en place par RFF et elle règle les litiges concernant l'accès au réseau des différents opérateurs.

L'ARAF est une autorité publique indépendante créée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 et vient en remplacement du ministre des transports en charge alors de cette régulation, avec l'appui de la Mission de Contrôle des Activités Ferroviaires (MCAF) (SETRA, 2009)

➤ EPSF

L'EPSF est l'autorité de sécurité ferroviaire qui agit pour le compte du Ministère en charge des transports. Créée par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, l'EPSF a pour mission de s'assurer que l'ensemble des opérateurs ferroviaires voulant accéder au réseau ferré national respectent les exigences réglementaires en matière de sécurité ferroviaire afin de leur donner l'autorisation de circuler. L'EPSF a également pour mission de contrôler l'infrastructure ferroviaire par une procédure d'agrément du GI. Afin de pouvoir exercer ces missions, l'EPSF a un pouvoir d'audits et de contrôles sur les entreprises ferroviaires et est indépendant de tout opérateur (MEDDLT, 2011b).

21.... due à la multiplication des AOT

En parallèle de cette ouverture à la concurrence, l'organisation des trains circulant sur le réseau classique a été modifiée. Cela s'est traduit par une plus grande implication des pouvoirs publics qui sont devenus autorités organisatrices de ces trains.

a) 2002 et la régionalisation du transport ferroviaire : création de 22 AOT différentes

A la fin des années 80, le transport ferroviaire de voyageurs connaît une situation très difficile. La fréquentation des grandes lignes classiques connaît une chute considérable. Entre 1981 et 1992, le trafic passe de 42,24 à 27,7 milliards de voyageurs-km et une grande partie du réseau secondaire est menacée de disparaître (ZIZZA-LALU Eve-Marie, 2011).

Une première phase d'expérimentation est lancée en 1997 suivant les préconisations du Rapport Haenel et confiant ainsi aux Régions le rôle d'Autorité

Organisatrice du Transport ferroviaire régional. La loi relative à la solidarité et au Renouveau Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 vient modifier l'article 21-1 de la LOTI de 1982 conférant à compter du 1^{er} janvier 2002 conférant aux Régions la compétence transport ferroviaire d'intérêt régional.

Avec ce transfert de compétence, l'Etat verse aux Régions une dotation de transfert de compétence afin de permettre à la Région de financer l'exploitation du service TER dans le cadre d'une convention signée entre les Régions et la SNCF. En l'échange de cette contribution versée par les Régions aux directions régionales de la SNCF, celles-ci, au titre d'AOT, se doivent de définir le contenu du service public de transport, soit le schéma des dessertes des TER, la qualité de service attendu et la tarification. Le financement de ce service est principalement public et représente une part importante du budget des Régions. Le voyageur ne contribue qu'à 28% des coûts de financement du TER (Sénat, 2011).

En conséquence, le monde ferroviaire voit l'arrivée de 22 nouveaux interlocuteurs en 2002 que sont les Régions. AOT du transport régional, elles jouent donc un rôle majeur dans ce système ferroviaire. 2010 voit alors l'arrivée d'une nouvelle AOT.

b) L'accroissement du nombre de rôles joués par l'Etat

La participation de l'Etat dans le système ferroviaire est multiple et il est ainsi amené à jouer plusieurs rôles.

Il est en premier lieu le planificateur du réseau et des infrastructures ferroviaires à l'échelle nationale. En effet, depuis le Grenelle de l'Environnement, la loi a instauré le Schéma National des Infrastructures de Transport ¹ qui regroupe les grands projets de développement et de maintenance du réseau mais également des projets. Ce schéma doit être en accord avec les Schémas Régionaux d'Infrastructures de Transport que les Régions mettent en œuvre (SETRA, 2009).

L'Etat a également un rôle de financeur. Il participe via les Contrats Plans Etat-Régions (CPER) aux financements des infrastructures définies dans ces plans précédents. Le volet Transport de ce type de contrat est généralement le principal poste. Elle participe également au financement des infrastructures du réseau par une subvention budgétaire versée à RFF via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF). Le rôle de financeur de l'Etat ne se limite pas au seul financement des infrastructures. Comme il a été vu précédemment, l'Etat participe également au financement de l'exploitation des TER confiée aux Régions via la contribution de décentralisation du TER (SETRA, 2009).

En outre, l'Etat a un rôle de tutelle vis-à-vis des deux EPIC que sont la SNCF et RFF. A ce titre, l'Etat participe au conseil d'administration de ces deux entreprises dans lesquels siègent un commissaire du gouvernement et un commissaire adjoint du gouvernement nommés par le Ministre en charge des Transports. Ces commissaires sont ici pour veiller à ce que les décisions prises par les deux conseils d'administration des deux EPIC respectifs soient en accord avec les missions de chacun pour lesquels ils ont été créés (SETRA, 2009).

¹ Cf. Partie 1.1.11

L'Etat joue enfin le rôle de régulateur du système notamment en termes de concurrence et de sécurisation du système via l'ARAF et l'EPSF.

Jusqu'ici l'Etat avait quatre grandes missions au sein de ce système jusqu'en 2010. Mais il est devenu AOT le 13 décembre 2010, en signant un contrat de service public avec la SNCF pour prendre en charge les lignes interrégionales du réseau. C'est donc une nouvelle compétence que l'Etat endosse, une nouvelle responsabilité venant complexifier le jeu d'acteurs du système ferroviaire.

On assiste donc à la mutation du système ferroviaire qui se traduit par la multiplication du nombre d'acteurs et du nombre d'AOT. Cela vient perturber la vision des responsabilités de chacun, notamment entre RFF et la SNCF, et la nécessité d'avoir une bonne coordination entre l'ensemble des AOT sur un réseau où il n'y aura à terme plus d'opérateur unique.

Il est difficile de définir le jeu d'acteurs de ce système qui devient de plus en plus complexe. C'est pourquoi Yves Crozet et Jean-Claude Raoul titrait dans la revue Transports que « Le transport ferroviaire en France : avis de tempête organisationnelle ? »¹. Face à ce constat, l'Etat a décidé de réagir en lançant les assises du ferroviaire.

¹ CROZET Yves, RAOUL Jean-Claude, 2011. *Le transport ferroviaire en France : avis de tempête organisationnelle ?*, Transports, n°468, juillet-août 2011, p. 213 à 220.

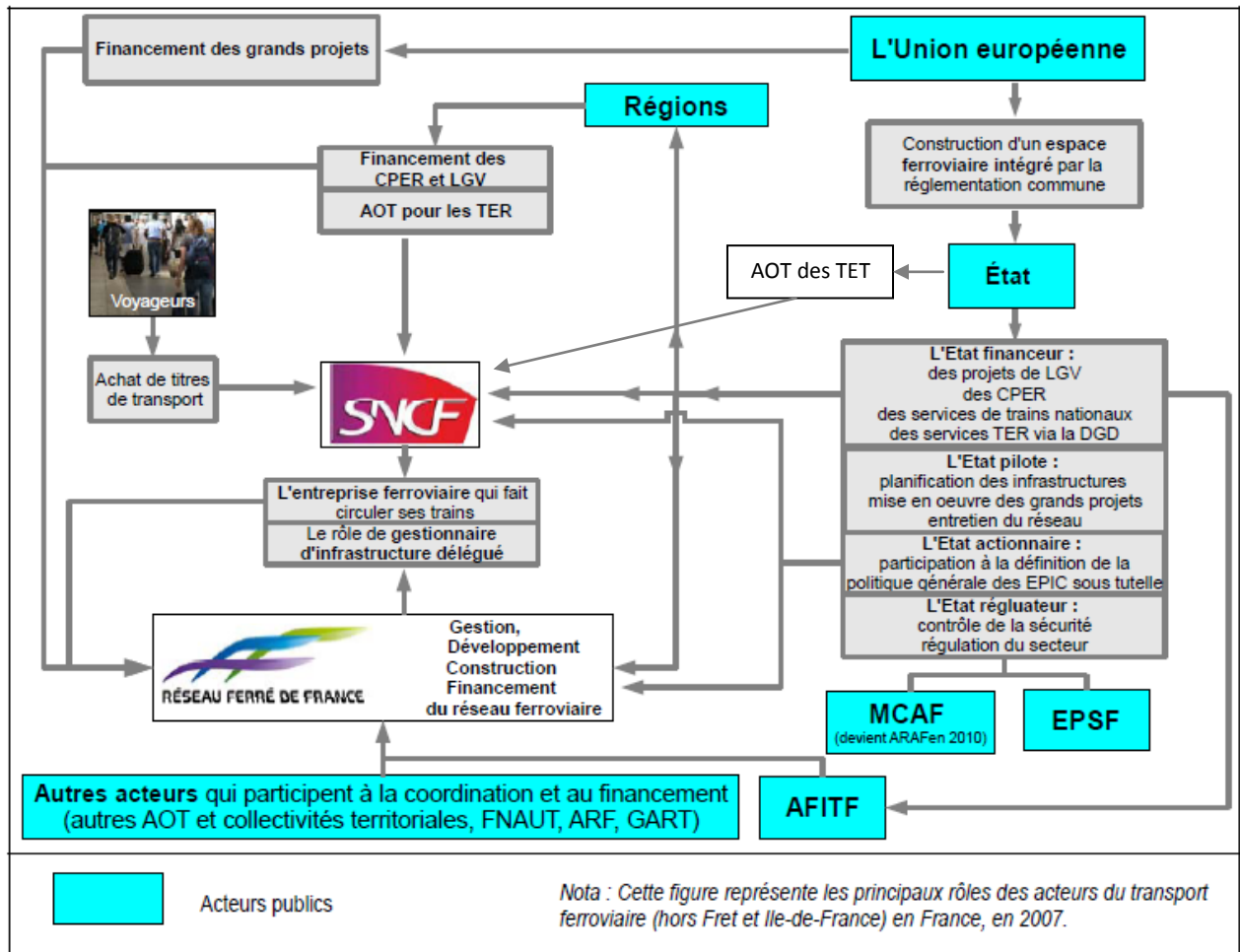


Figure 3 : schéma synthétique du rôle des acteurs du transport ferroviaire de voyageurs¹

3. Les assises du ferroviaire comme moyen de repenser le système ferroviaire français

30. Présentation des assises, un vaste chantier lancé par l'Etat

Face à cette gouvernance complexe que rencontre le système ferroviaire actuel et qui ne semble satisfaire aucun des acteurs, la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement, Mme. Kosciusko-Morizet, et le secrétaire d'Etat en charge des Transport, M. Mariani, lance le 15 septembre 2011 les Assises du ferroviaire. La durée de ces assises est fixée à 4 mois.

Ces assises ont alors comme objectif principal de « travailler sur le modèle ferroviaire de demain » (DUMONT François, LEBORGNE Guillaume, 2011) et d'amener un nouveau regard, de réfléchir aux solutions pour répondre à ces nouvelles problématiques qui se posent pour le secteur du ferroviaire.

¹ Source : (SETRA, 2009), Réalisation : SETRA, LEPETIT Xavier

Dans cette optique, les assises réunissent l'ensemble des acteurs ferroviaires (industriels, syndicats, usagers, élus, exploitants, gestionnaire d'infrastructure), acteurs qui sont amenés à exprimer leurs points de vue sur l'évolution du système et sur les solutions à mettre en œuvre car le modèle ferroviaire français de demain doit être « dessiné tous ensemble » (DUMONT François, LEBORGNE Guillaume, 2011).

Cette réflexion s'est faite autour de quatre axes à l'origine des différentes commissions de ces assises : la commission « Le ferroviaire français au cœur de l'Europe » qui a travaillé sur les modalités d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire intérieur, la commission « La gouvernance du système ferroviaire » dont le but était de sortir du statu quo entre RFF et la SNCF, la commission « L'économie du ferroviaire » en charge de dégager les priorités d'investissement et la possibilité d'offrir un transport au meilleur coût, et enfin la commission « La filière ferroviaire française » avec comme objectif de renforcer la compétitivité de la filière.

Dans le cadre de ce mémoire de recherche, seules les conclusions des deux premières commissions ayant attiré au sujet seront développées dans la partie suivante.

31. Les conclusions de ces Assises

L'ensemble des commissions avait comme but final de proposer des propositions concrètes et permettant ainsi à l'Etat de dessiner la future organisation du système ferroviaire. Le 15 décembre 2011 a lieu la conclusion des assises, conclusions durant laquelle la Ministre Nathalie KOSCUISKO-MORIZET a prononcé un discours dans lequel elle reprend certaines propositions des commissions comme axe de travail de l'Etat.

a) Une réorganisation des deux EPIC

Sujet majeur de ces assises, le statu quo entre la SNCF et RFF semble toucher à sa fin car il a été adoptée à l'issue de ces assises l'unification des métiers et des compétences de l'infrastructure. « Je le dis clairement ici, nous allons vers l'unification des métiers de la gestion et de l'infrastructure, qui me paraît être une condition nécessaire du succès du ferroviaire de demain. [...] Ce principe d'unification est actée ici » (KOSCUISKO-MORIZET Nathalie, 2011).

Cette décision entraîne la création d'un grand gestionnaire d'infrastructures regroupant RFF, la DCF et SNCF Infra. Bien que la commission « Gouvernance du système ferroviaire français » propose deux modèles, l'un se basant autour de RFF, l'autre se basant autour de la SNCF comme le modèle allemand. La nature de ce grand gestionnaire n'est pas encore définie par l'Etat. La volonté serait plutôt de tendre vers un troisième modèle « Je suggère donc que nous essayons de faire un modèle *ad hoc* à nous » (KOSCUISKO-MORIZET Nathalie, 2011) dont les contours seront définis par les différents acteurs concernés (RFF, SNCF, ARAF, AOT, etc.).

b) Une expérimentation de la concurrence

Concernant l'ouverture à la concurrence, la commission présidée par Gilles Savary a formulé différentes propositions concrètes permettant d'encadrer et d'anticiper

cette ouverture à la concurrence du marché interne. Le but est d'« agir pour ne pas subir le changement » (KOSCUISKO-Morizet Nathalie, 2011).

Dans cette mesure, la création du modèle français d'ouverture à la concurrence nécessite la création d'un cadre juridique et d'une nouvelle loi. Cette nouvelle loi devra notamment éclaircir et définir un cadre social pour garantir les conditions d'une concurrence équitable entre les différentes entreprises ferroviaires. La définition de ce cadre social se fera avec l'ensemble des organisations syndicales concernées.

Après la définition de ce cadre juridique et social, l'expérimentation concrète se fera en priorité sur les TET et avec les régions volontaires pour les TER. Deux raisons à cela sont avancées : « les choses ne sont pas assez mures pour le TGV » (KOSCUISKO-MORIZET Nathalie, 2011), mais surtout les TET et TER permettent une ouverture à la concurrence par délégation de service, considérée comme une « aire d'excellence » (KOSCUISKO-MORIZET Nathalie, 2011). Cette expérimentation pourra se faire donc sur quelques lignes TET à l'issue de la convention Etat-SNCF.

32. Les « oubliés » des assises

Si l'ensemble des acteurs sont d'accord pour considérer les assises du ferroviaire comme un bon pas en avant pour le système ferroviaire français, qualifié même par beaucoup comme un moment historique (DUCHEMIN Cyril, 2011), les assises laissent places à certaines interrogations. En effet, la question des relations entre RFF et la SNCF ont été traitées et vont faire l'objet d'une réorganisation GI avec la réunification du GI et du GID. Cependant la question de la qualité de service et des dessertes n'a pas été posée, qualité qui est définie par les différentes AOT. Une question qui s'avère importante pour la FNAUT, notamment pour les TET qui sont sources de critiques.

4. L'offre interrégionale, source de critiques

Conformément aux directives européennes et à la nécessité d'ouvrir à la concurrence le transport ferroviaire intérieur, l'Etat a donc décidé de mener les premières expérimentations à l'horizon de 2014 sur ces TET. L'Etat étant AOT de ces trains, il sera d'autant plus simple de mettre en place cette concurrence pour ce type de trains.

Or si « la concurrence n'est qu'un levier » (Yves Crozet, Jean-Claude Raoul, 2011), elle n'est pas une fin en soi. C'est d'ailleurs le principal reproche que font les associations d'usagers vis-à-vis de ces assises. En effet, pour Jean Sivardièrre, Président de la FNAUT, les assises auraient dû dégager des « perspectives à moyen terme sur la consistance et la qualité des dessertes [...] pour répondre aux attentes des voyageurs » (SIVARDIERRE Jean, 2012). Ce constat est d'autant plus vrai pour les TET. Ainsi les assises auraient dû permettre de « relancer très rapidement les TET car elle constitue le secteur le plus appauvri et le plus menacé : il n'y a qu'en France que ce type de service a été abandonné » (SIVARDIERRE Jean, 2012). Ce niveau de service est jugé le plus préoccupant.

La question du niveau de service des TET n'est pas la seule préoccupation des usagers, elle est aussi celle des élus. En effet la Fédération des Maires des Villes Moyennes (FMVM), villes directement concernées par les TET, est remontée contre la SNCF et l'Etat face à l'état des lignes interrégionales. « Nos lignes sont en état de coma dépassé. [...] Et l'arrivée de la LGV Rhin-Rhône le 15 décembre prochain ne doit surtout pas occulter les lignes Intercités, qu'il faut améliorer » (FARRUGIA-TAYAR Claudine, 2011). Les élus sont principalement remontés contre l'Etat qui ne semble pas jouer son rôle d'aménageur du territoire via ces réseaux ferroviaires et redoute que la prochaine ouverture à la concurrence ne fasse qu'empirer la situation.

Une interrogation sur le rôle de l'Etat partagée même au niveau du Sénat. L'avis de la Commission de l'Economie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire du Sénat précise que la commission « s'inquiète de la pérennité des Trains d'Equilibre du Territoire et que des objectifs plus ambitieux auraient dû être fixés pour ces trains afin d'offrir la meilleure prestation à l'utilisateur » (SENAT, 2011).

Malgré l'éclaircissement que les assises ont apporté la gouvernance du système ferroviaire, elles ont laissé de côté certaines questions, il s'agit surtout du nouveau rôle de l'Etat comme AOT avec la constatation d'une faible qualité de service de ces TET, TET qu'il est urgent de redynamiser.

40.Présentation des TET

Créés le 13 décembre 2010, les Trains d'Equilibre du Territoire furent à l'origine nommés Trains d'Aménagement du Territoire par Guillaume Pépy et font références aux 40 liaisons interrégionales conventionnées entre l'Etat et la SNCF, dénommées à présent Lignes d'Equilibre du Territoire (LET). Il s'agit de trains moyennes et longues distances qui revêtent une importance nationale. Servie connu à l'origine sous le nom de grandes lignes classiques, trains Corail, trains Intercités ou trains interrégionaux, ces trains étaient commercialisés par la SNCF sous 4 marques distinctes : CORAIL, Intercités, Lunéa et Téo. Ces TET regroupent donc aussi bien des lignes de jour que des lignes de nuit.

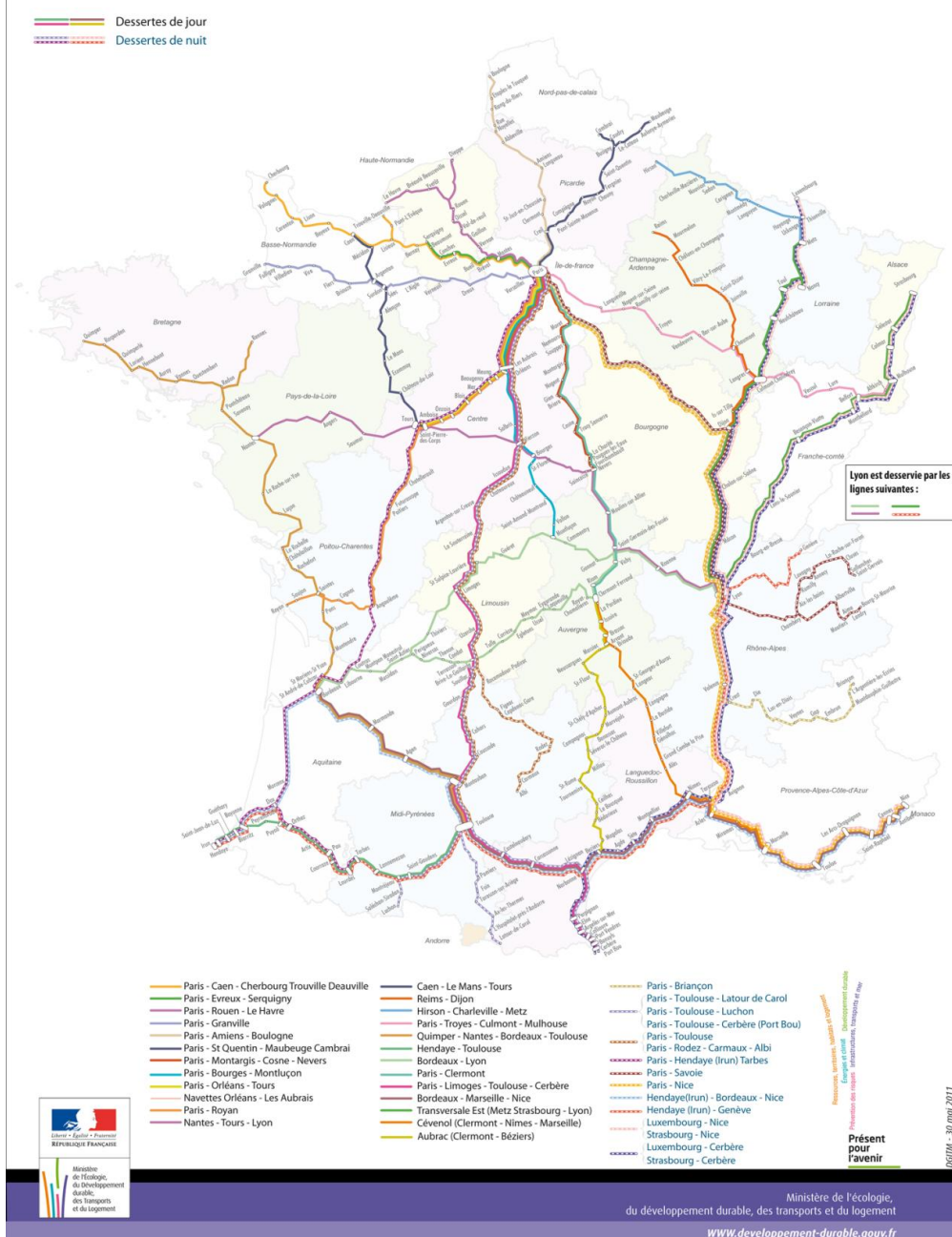


Figure 4 : les 40 Lignes d'Equilibre du Territoire¹

En quelques chiffres, les TET représentent :

- 340 trains quotidiens
- 367 gares desservies
- 100 000 voyageurs par jour
- 21 régions traversées

Ces chiffres montrent donc l'ampleur de ce que peuvent représenter les TET et l'importance de ces trains, notamment d'un point de vue aménagement du territoire.

¹ Source : MEDDTL, 2011. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-40-liaisons-ferroviaires-d.html>

c) Logique d'aménagement du territoire

Den 1997, Laurent CHAPELON développe le concept d'équité spatiale permise par les réseaux de transports. En effet, ces réseaux de transports concourent à réduire les inégalités d'accessibilité entre chaque région d'un territoire et donc de réduire les inégalités de développement.

Ces TET illustrent parfaitement cette notion puisqu'ils desservent l'ensemble du territoire français, y compris les régions les moins densément peuplées et participent ainsi à l'aménagement des territoires et du territoire national.

Ils représentent surtout pour nombre de territoire une alternative ferroviaire à la Grande Vitesse et permet de maintenir une desserte des territoires non reliés au réseau grande vitesse.

Ces TET rentrent également dans le cadre du Grenelle de l'Environnement qui vise à développer les transports collectifs. Il énonce également le principe de la route finance le rail, les TET étant financés en partie par une taxe prélevée sur les sociétés d'autoroute.

d) Logique économique

Pourtant cette logique d'aménagement du territoire n'est pas la logique qui a prédominé ces dernières années pour les TET.

Les réseaux ne suivent pas forcément une logique de service public mais plutôt une logique économique. En effet, selon la théorie de M. CHESNAIS (1979), « Ce sont des considérations d'ordre économiques et techniques qui ont présidé au dessin du réseau » (STATHOPOULOS Nikolas, 1997).

La SNCF a appliqué cette logique ces dernières pour les TET. La plupart de ces lignes sont non rentables pour la SNCF, seules 4 de ces 40 lignes ne sont pas déficitaires. Une fréquentation faible de ces TET a amené la SNCF à menacer de fermeture ces différentes lignes ou du moins à diminuer les dessertes, notamment celles qui sont le moins rentables.

Rentrant dans le cadre du règlement d'Obligation de Service Public (OSP) et assurant une mission d'aménagement du territoire par les transports. Les TET sont donc considérés comme une mission de service public et font donc l'objet d'un contrat de service public entre l'Etat et la SNCF. Cette obligation de service publique vient tempérer cette approche économique (CHAPELON Laurent, 1997) d'autant plus que ces menaces de fermeture des lignes ont fait face à la résistance des élus locaux.

5. Synthèse, définition de la problématique et de la méthode de recherche

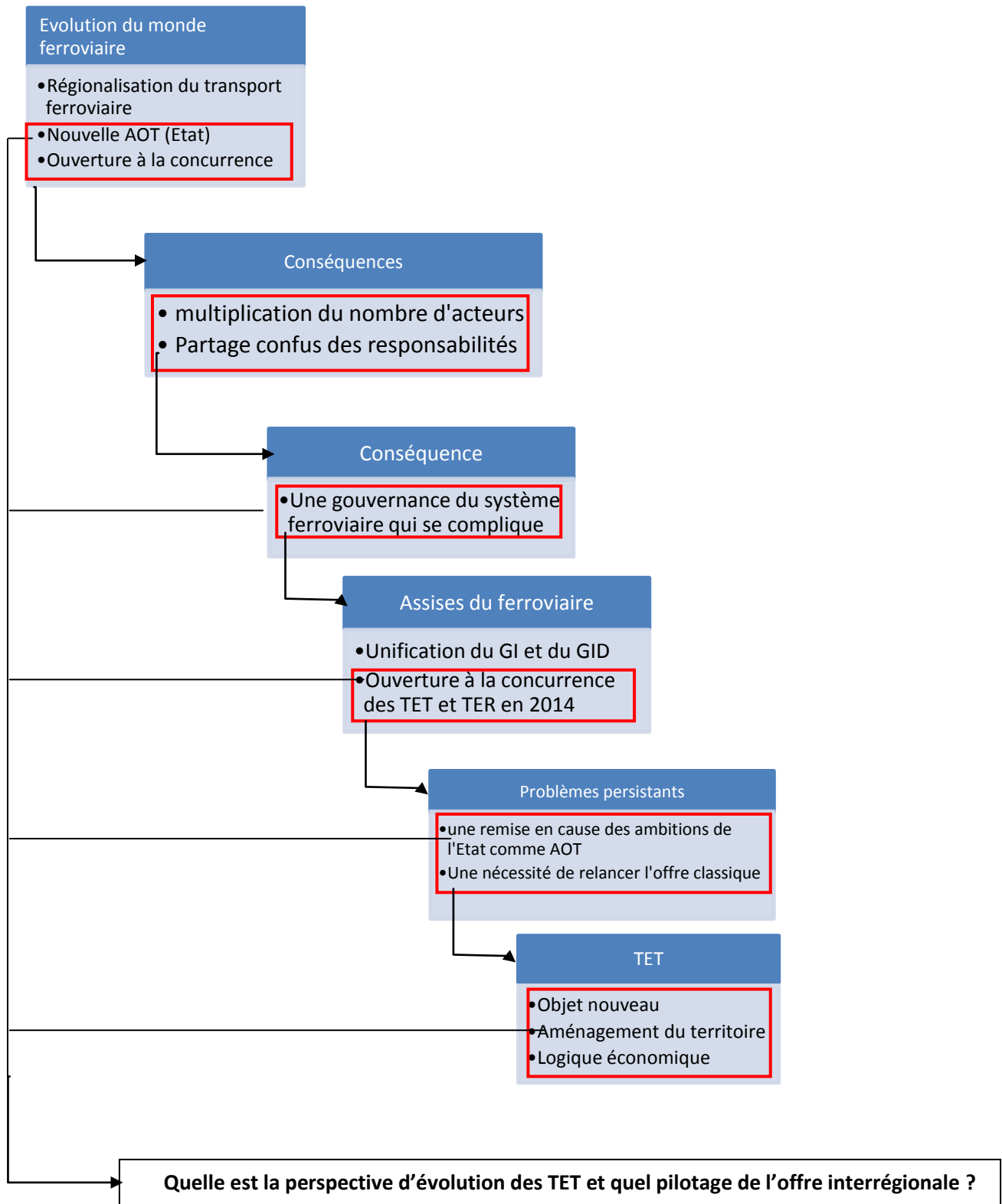


Figure 5 : Arbre de recherche

50.Synthèse et problématique

Depuis la réforme de 1997 qui acte la création de RFF après la scission de la SNCF, le système ferroviaire a vu le nombre d'acteurs en son sein augmenter de façon considérable, une augmentation due principalement à la libéralisation du transport ferroviaire.

Néanmoins, cette hausse du nombre d'acteurs voit la dilution des différentes responsabilités et compétences de chacun. Cela est d'autant plus vrai concernant les relations entre le GI et le GID qui ne sont pas clairement définis et amène une situation conflictuelle et des intérêts divergents.

Dernière évolution en date, l'Etat est devenu AOT des Trains d'Equilibre au 1^{er} janvier 2011. Or l'Etat était déjà très impliqué dans le monde ferroviaire et cette nouvelle compétence entraîne une multiplicité croissante des rôles de l'Etat, rôles qui peuvent amener celui-ci à prendre des décisions ou à avoir des logiques contradictoires.

Face à complication du système et notamment du jeu d'acteurs, l'Etat a décidé de lancer les assises du ferroviaire afin de réfléchir à la gouvernance du système ferroviaire et créer un modèle ferroviaire français compatible avec les différentes directives européennes. Les assises ont alors apporté des réponses au système : une nouvelle organisation entre les deux EPIC et la définition des premières règles relatives à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire avec la question du statut des cheminots.

Bien que l'ouverture à la concurrence ait été proposée pour les TET ou TER, aucune mesure n'a été prise concernant le niveau des dessertes et la qualité de service de l'offre de transport ferroviaire et notamment des TET alors qu'elles cristallisent les critiques.

Essentiels aux territoires, notamment les territoires peu denses, de par ses missions d'aménagement du territoire, les TET ont jusque là suivi une logique économique, la SNCF voulant réduire la desserte de ces lignes et menacés les lignes les moins rentables de fermeture.

Objet totalement nouveau, il a paru intéressant de faire un zoom et s'intéresser à ces TET avec une approche prospective, et de se demander **quelle est la perspective d'avenir de ces Trains d'Equilibre du Territoire, essentiels pour le maillage du territoire mais jusqu'ici menacés de disparaître ? Quel pilotage de l'offre interrégionale semble se mettre en place afin d'améliorer la qualité de service et les dessertes de ces TET ?**

51.Hypothèse :

La régionalisation des transports en 2002 est considérée comme un véritable succès. En effet, l'arrivée des Régions comme AOT s'est traduite par une augmentation importante de l'offre et de la fréquentation ces dix dernières années de ces trains.

Cette augmentation de la fréquentation des TER se chiffre à hauteur de 40% ces dix dernières années (ARF, 2012).

Ce succès s'explique notamment par la volonté politique de développer leur réseau TER et de le moderniser. Cela s'est traduit par des investissements conséquents dans le renouvellement du matériel roulant, la rénovation du réseau et des gares. Le parc des TER des 22 Régions françaises contient 88% de trains neufs ou rénovés en 10 ans illustrant ainsi ces investissements conséquents (ARF, 2012).

Or pour ces TET, c'est l'Etat qui est devenu AOT. Il joue donc un rôle primordial et est finance ce service. Elle est donc en charge de réaliser les différents investissements qui incomberaient au TET.

L'hypothèse formulée est que l'Etat étant devenu AOT de ces trains, l'arrivée de celle-ci devrait se traduire par une volonté d'apporter un nouveau souffle au TET et de développer l'offre, à l'image de ce qui s'est fait avec la régionalisation du transport ferroviaire.

52.Méthode de recherche

Afin de répondre à la problématique et de pouvoir affirmer ou infirmer l'hypothèse formulée, la méthode de recherche se déroule en trois temps et devra répondre à trois questions : comment est construite l'offre interrégionale ? Quels sont les difficultés, les problématiques auxquels ont été confrontées ou sont confrontées ces lignes et quelle a été ou est la stratégie de chacun des acteurs face à ces lignes ?

a) Comprendre comment et dans quel but est construite l'offre interrégionale

Les TET sont un objet relativement récent, il existe peu de documentations et d'analyses sur ce que sont ces TET, il s'agit donc ici d'en avoir une connaissance théorique. Afin de bien cerner cet objet d'étude, une analyse de la convention relative à l'exploitation des TET entre l'Etat et la SNCF a été faite. Celle-ci se base alors sur trois axes :

- Comprendre les objectifs de l'Etat pour ces TET
- Identifier les mesures mises en place par l'Etat pour répondre à ces objectifs
- Identifier chacun des acteurs amenés à jouer un rôle dans la construction des TET et leur degré d'implication

Ce contrat de service public étant similaire aux conventions signées entre les Régions et la SNCF, cette analyse se fera pour certains points dans une approche comparative avec les conventions régionales.

L'analyse de cette convention a été complétée par un entretien effectué avec M. RICO-LE DIAGON qui travaille à la Mission Autorité Organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire, sous direction du MEDDTL, en charge de faire exécuter la convention et de négocier avec l'exploitant. Cette entretien semi-directif a alors trois objectifs principaux et s'articule autour de trois axes :

- Préciser la convention et les informations manquantes qui ont fait ou feront l'objet d'un avenant
- Mesurer l'ambition de l'Etat pour ces TET
- Appréhender la stratégie à venir et le développement futur de ces TET

Ces travaux ont permis d'avoir une connaissance plus précise de ce qu'étaient les TET, du degré théorique d'implication des différents acteurs pour ces TET, et des objectifs et mesures mises en place pour ces TET.

b) Analyser la stratégie des différents acteurs face aux problématiques que rencontrent ces LET.

L'objectif de cette deuxième partie est d'avoir une connaissance pratique de ces TET, c'est-à-dire, au vue des éléments identifiés dans la partie précédente, quelle est la situation concrète sur ces lignes et quel jeu d'acteurs peut être identifié.

La première partie de ce travail est de voir, bien que l'arrivée de l'Etat comme AOT soit un peu trop récente, si celle-ci a eu un impact sur la qualité de service de ces trains, et si au contraire ce sont les Régions qui se sont impliquées sur ces lignes et de quelle manière.

Afin de répondre à ces objectifs, deux cas d'étude ont été choisis : la ligne Paris-Orléans-Tours et la ligne Paris-Granville. Pour chacune de ces lignes, les mêmes acteurs ont été rencontrés. Il s'agit :

- des représentants des associations d'usagers afin de connaître le point de vue des usagers et identifier leurs besoins.
- La direction SNCF des lignes concernées afin de voir la concordance entre les réclamations des usagers, la stratégie de la SNCF sur ces lignes et connaître l'histoire de la ligne.
- Les Régions pour comprendre quelle est leur degré d'implication potentielle sur ces lignes TET et quels liens existent ils entre le réseau TET de l'Etat et le réseau TER des Régions.

L'ensemble des acteurs rencontrés étant assez divers, chaque entretien a fait l'objet d'une grille d'entretien spécifique. Cependant, ces grilles d'entretiens ont été construites autour de grands thèmes communs :

- Les réclamations des usagers concernant chacune de ces lignes et les problématiques rencontrées par la SNCF
- L'influence de l'arrivée de l'Etat sur chacune des deux lignes
- L'articulation entre les réseaux et le jeu d'acteurs
- L'ouverture à la concurrence et les principales implications

L'ensemble de ces éléments seront également comparés à des données chiffrées récoltées et aux éléments obtenus avec l'entretien mené avec la Mission Autorité Organisatrice de Trains d'Equilibre du Territoire.

L'ensemble de ces éléments ont fait l'objet d'une synthèse qui ont permis de

dégager l'ensemble des enjeux qui se posent à l'ensemble des TET et à l'ensemble des acteurs, quel est la stratégie de chacun et la possibilité de développement de l'offre par chacun des acteurs, et enfin de comprendre quel est la vision des TET que l'on peut avoir à long terme.

53. Cas d'étude

Comme vu précédemment, deux LET ont été sélectionnées comme cas d'étude dans le cadre de cette recherche.

Le nombre de LET est important, près de 40 et chacune a son propre profil, sa propre histoire. Il n'a donc pas été évident de sélectionner deux lignes afin que ce travail soit le plus représentatif possible. Cependant, après lecture d'article de presse ou consultation de blogs d'utilisateurs, il apparaît en général les mêmes motifs de réclamations pour les usagers et des problématiques globalement similaires entre ces LET.

Il a alors été décidé de sélectionner deux lignes aux profils similaires, c'est-à-dire, une ligne moyenne distance (entre 250 et 300 km) permettant de relier Paris à une Région de Province, mais aux enjeux relativement différents, dus à des territoires desservis différents.

La sélection de ces lignes s'est donc faite avec une approche territorialisée, c'est-à-dire, la prise en compte du territoire desservi et la concurrence des autres infrastructures de transports. Ces critères entraînent des enjeux différents pour ces lignes et donc potentiellement une participation différentes des acteurs.

En plus de ces critères, cette sélection s'est basée sur la réputation de la ligne, des différents problèmes que celle-ci avait rencontré (régularité, matériel roulant, etc.) et également sur ma connaissance propre de la ligne.

Au vu de ces derniers critères, aucune ligne de nuit n'a été sélectionnée. La modernisation du réseau entraînant la multiplication des plages de travaux la nuit, ces lignes risquent de connaître des perturbations temporaires et d'entraîner des problèmes de régularité qui ne pourraient être imputés à aucun des principaux acteurs de ces TET.

Concernant la ligne Paris-Orléans-Tours, les différents points d'intérêts ont été :

- Une qualité de service relativement faible et des dysfonctionnements qui se sont répétés ces dernières années
- Une classification de la ligne en tant que ligne sensible¹
- Une ligne desservant de grandes capitales régionales et faisant l'objet d'une concurrence importante des autres infrastructures ferroviaires (LGV et autoroute)

Concernant la ligne Paris-Granville :

¹ Cf. Définition Partie 2.2.21.b).i

- Une qualité de service jugée faible et fortement critiquée par les usagers ces dernières années conférant à la ligne « une mauvaise réputation »
- Une ligne desservant un territoire plus rural et moins densément peuplé
- Une concurrence plus faible des autres infrastructures ferroviaires
- Une position atypique de la Région pour cette ligne.

PARTIE 2 : TET-CONCEPTION DE L'OFFRE, JEU D'ACTEURS ET OBJECTIFS

Introduction :

Objet récent, les TET font l'objet de peu de publications et sont relativement méconnus. Ces TET sont définis au sein du contrat de service public passé entre l'Etat et la SNCF. Afin de savoir si l'Etat permettra d'apporter un nouveau souffle à ces TET, il est nécessaire de savoir à quoi correspondent ces TET en analysant la convention relative à l'exploitation des TET.

C'est tout l'objet de cette première partie. Une remise en contexte sera faite afin de comprendre dans quel contexte cette convention a été décidée. Le nouveau jeu d'acteurs mise en place par ces TET sera également décrypter afin de voir quel peut être le degré d'implication de chacun des intervenants. Enfin cette partie vise à mesurer l'ambition de l'Etat pour ces TET à travers les objectifs et les mesures mises en œuvre par l'Etat pour y répondre.

1. Les TET, une prise en main de l'Etat de l'offre interrégionale

10. Le contexte de cette convention d'exploitation

a) Du succès du TGV à la menace des offres Grandes Lignes classiques

En 1971, la SNCF se doit d'assurer son équilibre budgétaire et les compensations de l'Etat deviennent minimales. Ainsi la SNCF lance une véritable politique commerciale, en misant sur l'activité de transport des voyageurs. Cette politique commerciale se traduit par le lancement des trains Corail, du nom du matériel roulant offrant un plus grand confort pour les voyageurs. Or dès la fin des années 1970, la SNCF mise sur le transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse, afin notamment de concurrencer la route et l'aérien. Est inaugurée en 1981 la première liaison à grande vitesse entre Paris et Lyon. (SNCF, 2010)

Cependant ce lancement a des conséquences pour les lignes interrégionales. En effet, le succès de cette LGV entre Paris et Lyon a vu la multiplication des projets de grande vitesse depuis une trentaine d'années.¹ C'est également durant cette période que l'on observe le développement des dessertes aériennes et la concrétisation des projets d'autoroutes. Cela entraîne sur ces lignes : une diminution du trafic, un accroissement du déficit d'exploitation et une réduction des investissements des pouvoirs publics et de la SNCF (Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire², 2005).

Face à ce constat et cette logique de régression, l'Etat fait déjà une première tentative pour relancer l'offre interrégionale en prenant en charge ces lignes. Ainsi, en 1995, M. Jacques Barel est chargé par le ministre des transports de l'époque, de

¹ Voir paragraphe Partie 1.1.2

² Le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire (ou CSSPF) était un organisme consultatif créé par décret le 19 mars 1999, visant au développement et à l'évolution équilibré du secteur ferroviaire et aux cohérences des orientations des EPIC RFF et SNCF. Elle a été supprimée en 2009 par le décret du 8 juin 2006.

rédiger un rapport « sur les lignes ferroviaires nationales d'aménagement du territoire » (CSSPF, 2005). Ce rapport proposait alors pour une quinzaine de lignes ferroviaires interrégionales ou nationales de passer un contrat de service public pour chacune entre l'Etat et la SNCF. Cependant ce rapport est resté sans suite (CSSPF, 2005).

La SNCF tente alors de redynamiser ce service Corail, en introduisant en 2003, des trains Corail TéoZ sur certaines lignes, offrant ainsi un plus grand confort et une meilleure qualité de service (SNCF, 2010). Cependant, ces TéoZ ne suffisent pas et la SNCF doit faire face au déficit grandissant de ces lignes. Elle cherche alors à supprimer les dessertes les moins rentables (CSSPF, 2005). Cette mesure ne passe pas inaperçue et se heurte principalement à la résistance des populations et des élus locaux. La SNCF est alors dans l'obligation de combler le déficit d'exploitation des lignes interrégionales par un système de péréquation. Ce système de péréquation utilise les bénéfices d'exploitation des lignes rentables ¹pour financer les lignes déficitaires (MEDDTL, 2011).

Dans le même temps, la SNCF réorganise son offre de service voyageurs. En 2004, elle prend la décision de créer les Trains Interrégionaux (TIR), qui seront par la suite renommés Train Corail Intercités. Ces TIR regroupent parmi l'ensemble des relations Corail les lignes moyennes distances, qui sont alors placés dans la branche « Transport Public » de la SNCF (CSSPF, 2005). Cette réorganisation des lignes interrégionales ne va pas faire l'unanimité, certains considérant que cette réorganisation est un moyen déguisé de redonner l'exploitation des TIR aux Régions². L'autre branche en charge du service de transport de voyageurs, appelée alors « Voyage France Europe », regroupe les lignes longues distances rentables (TGV, Corail TéoZ, Lunéa) (Gérard Gautier, 2007).

Jusqu'en 2010, les lignes interrégionales ne vont connaître aucune évolution fondamentale, seule l'appellation des différentes branches de la SNCF est différente : la branche « Transport Public » étant devenue la branche « Proximités » et la branche « Voyage France Europe » étant renommée plus simplement « Voyages » (Service d'Etude des Transports, des Routes et de leurs Aménagement, 2009). Elles restent cependant menacées et voient leur trafic progressivement diminué :

¹ Il s'agit principalement de l'activité grande vitesse.

² Sudrail, 2008, http://www.sudrail.fr/index.php?page=actualite&id_article=397&date=2009-08

Opérateurs ferroviaires	Type de train	Offre en millions de train-km		
		2007	2006	Variation
SNCF	TGV	122.6	117.3	+ 4.5%
	TRN ² + TIR ³	57.7	66.4	- 13.1%
	TER	163.2	162.8	+ 0.2%
	Transilien	57.8	57.1	+ 1.2%
	Fret	107.2	113.6	- 5.6%
	Divers	17.7	20.5	- 13.7%
	Total SNCF	525.8	537.7	- 2.2%
Nouvelles entreprises ferroviaires (FRET)		3.7	0.7	+ 429%
Total		529.5	538.2	- 1.6%

Figure 6 : Trafic en millions de train-km sur le réseau français¹²

b) 2010, une année charnière pour l'offre interrégionale

Cependant, le système de péréquation tend à montrer ses limites et la SNCF a de plus en plus de mal à financer ces lignes (MEDDLT, 2011a). De même, celles-ci sont de plus en plus critiquées par les associations d'usagers, qui réclament l'intervention des pouvoirs publics depuis 2004 (FNAUT, 2004). Face à ce constat, l'Etat décide de réagir et le 9 février 2010, lors d'un discours sur l'avenir des territoires ruraux à Morée³, le Président Nicolas Sarkozy évoque la question du financement des grandes lignes classiques ferroviaires avec comme objectif de trouver « une solution pérenne pour assurer l'équilibre économique de ces lignes » afin d'assurer une desserte des territoires ruraux. De même, il doit être « réglé une fois pour toute la question du renouvellement du matériel ». Ce discours marque donc la volonté de l'Etat de s'investir à nouveau dans le domaine du ferroviaire. Ce discours a en effet donné place à une convention de service public préparée entre le Gouvernement et la SNCF. Celle-ci a alors été signée le 13 décembre 2010 entre Guillaume Pepy, Président de la SNCF et Thierry Mariani, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, voyant ainsi la naissance des TET. Ils comprennent les Corail Intercités, Lunéa et TéoZ, placés cette fois-ci tous sous le contrôle de la branche « Proximités » de la SNCF.

Cette convention s'appuie alors sur le règlement européen n°1370/2007 ou règlement d'Obligation de Service Public, dit OSP (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). Adopté par le Conseil et le Parlement Européen le 23 octobre 2007, il permet aux autorités compétentes des Etats membres de pouvoir assurer « des services de transports terrestres de voyageurs représentant une nécessité d'intérêt économique général » et qui « n'offrent pas de possibilité d'exploitation commerciale »⁴. Celui-ci définit alors : « l'attribution de droits exclusifs aux opérateurs de services publics, l'octroi d'une compensation financière aux opérateurs de services publics et la

¹ TRN : Acronyme utilisé par RFF pour Trains Rapides Nationaux

² Source : rapport d'activité 2007 de RFF in (SETRA, 2009)

³ http://www.elysee.fr/president/les-actualites/discours/2010/l-avenir-des-territoires-ruraux.6969.html?search=DISCOURS&xtmc=Discours_a_Moree&xcr=1

⁴ Règlement (ce) no 1370/2007 du parlement européen et du conseil, Journal Officiel de l'Union Européenne, 3 décembre 2007, <http://eur-lex.europa.eu>

définition de règles générales en matière d'exploitation des transports publics, applicables à tous les opérateurs ». (Journal Officiel de l'Union Européenne, 2007). Il justifie ainsi la compensation financière octroyé par l'Etat à la SNCF afin que celle-ci exploite le service des TET.

11. Les objectifs de l'Etat avec cette convention

Le déficit d'exploitation de ces LET ont longtemps été une menace pour la SNCF concernant le maintien de ces lignes. Or ces trains ont une vocation d'aménagement du territoire en permettant de rendre accessibles, autre que par la route, l'ensemble des territoires français, et notamment les régions peu denses¹. L'Etat se donne donc pour objectif de « Garantir l'irrigation des territoires peu denses » avec cette convention (MEDDTL, 2011). Le deuxième objectif est de pérenniser l'ensemble des LET, et surtout, de stabiliser l'ensemble des dessertes des villes moyennes sur le long terme (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). L'objectif de l'Etat est même d'aller un peu plus loin avec comme volonté de redynamiser le service Grandes Lignes² (MEDDTL, 2011). Enfin, le dernier objectif concernant les questions territoriales auxquelles répondent ces TET, concernent le grand bassin parisien. Ainsi, 19 lignes sur les 40 lignes répertoriées comme LET ont comme terminus ou point de départ la région parisienne. Il y a notamment pour les LET où les villes desservies sont à une heure de Paris, un problème de lisibilité et de coordination entre l'offre TET et TER (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). La convention a alors pour but de régler ce problème de lisibilité et de donc de « faciliter les déplacements dans le grand bassin parisien » (MEDDTL, 2011).

Ces LET ont fait l'objet d'une catégorisation au sein de la convention. Chacune de ces catégories est alors caractérisée par ces objectifs :

- concernant les lignes longues distances Paris-Province, transversales entre grands pôles, et les lignes du Grand Bassin Parisien à moyenne distance, l'objectif est d'assurer une liaison rapide entre les grandes villes du territoire non reliées par la grande vitesse.
- concernant les lignes interrégionales Province-Province très faiblement circulées et dont la desserte est plus régionale, appelées alors lignes d'Irrigation du territoire, l'objectif est de « désenclaver les territoires peu denses dans des conditions économiques et d'émission de CO2 durables »
- concernant les liaisons du Grand Bassin Parisien à courte distance (soit inférieure à 200 km), l'objectif est alors de pouvoir faciliter les déplacements dans le Grand Bassin Parisien.

En outre, l'Etat, à travers cette convention, fixe des objectifs relatifs à la qualité de service. En effet, le maintien du niveau de desserte doit également s'accompagner d'une amélioration de la qualité de service offerte aux voyageurs. L'arrivée de l'Etat doit donc permettre de voir cette augmentation de la qualité de service. L'amélioration de la qualité de service pose également la question du matériel roulant (MEDDLT, 2011a). Ainsi, comme voulu par M. SARKOZY, la convention sera également le cadre

¹ Cf. Partie 1,33,b),ii

² Il s'agit du service Grandes Lignes hors grande vitesse

pour régler la question de la modernisation du matériel roulant et de son remplacement. L'Etat a alors pour objectif d' « assurer un investissement de la part de la SNCF pour la régénération du matériel roulant » (MEDDTL, 2011).

A terme, la pérennisation de ces dessertes, le maintien d'une fréquence suffisante en accord avec les besoins des usagers et l'amélioration de la qualité de service a pour but d'augmenter la fréquentation de ces trains et diminuer le déficit structurelle lié à l'exploitation de ces TET (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). Cependant cet objectif à long terme s'avère plus hypothétique.

2. La mise en place d'un nouveau jeu d'acteurs

20.L'Etat comme Maître d'Ouvrage

La convention d'exploitation des TET a donné à l'Etat un nouvel rôle, celui d'autorité organisatrice des TET. Elle permet également à l'Etat de répondre à l'article L2121-1 du Code des Transports qui stipule que « L'Etat veille à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national »¹. Il a donc un rôle central dans la construction de l'offre des TET. Son rôle ne se limite pas à la définition de l'offre, l'Etat est également là pour effectuer des missions de contrôle et finance le service des TET.

Concernant la définition de l'offre des TET, l'Etat fixe :

- La politique de dessertes
- Le niveau de qualité de service exigé pour ces TET

Ce sont donc les deux grandes missions dévolues à l'Etat en tant qu'AOT dans le cadre de la convention relative à l'exploitation des TET. Cependant, contrairement aux Régions, ce n'est pas l'Etat qui fixe les horaires de passage dans ces gares. Ces horaires sont décidés par la SNCF afin qu'elle puisse assurer une bonne articulation entre le service TET et ses autres services de transports de voyageurs (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

De plus, l'Etat définit l'adaptation du plan de transport initiale en cas de situations perturbées. Cette organisation de la continuité de service, obligatoire depuis la loi du 21 août 2007², est alors définie en annexe 3 de la convention. Enfin l'Etat définit également la politique tarifaire et la marque de commercialisation du service des TET.

Afin de pouvoir exécuter le plan de transport qu'il a défini lui-même, l'Etat se doit de financer l'exploitation de ces trains. A ce titre, elle verse une compensation à l'exploitant. De même, l'Etat finance toutes mesures qui seraient à même d'aggraver le déficit actuel d'exploitation. Ainsi, l'Etat investit en matière de rénovation du matériel roulant pour améliorer l'accessibilité des TET aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) (Convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010).

¹ <http://www.legifrance.gouv.fr>

² <http://www.legifrance.gouv.fr>

Ces missions sont donc exercées par la Mission Autorité Organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire (MAOTET), qui fait partie d'une sous-direction du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

Enfin, parallèlement à ces missions, l'Etat doit s'assurer que l'Exploitant se charge de la correcte exécution de ce service, du respect du plan de transport, de la rénovation du matériel et du suivi budgétaire (MEDDLT, 2011a). A ce titre, il a un pouvoir d'audit et de contrôle. Cette mission doit donner lieu à la mise en place d'un comité de suivi à « vocation strictement consultative, associé au suivi de la bonne exécution de la présente convention et de la qualité rendue aux voyageurs sur les relations TET ». ¹Ce comité a été institué le 30 mai 2011 avec en outre de sa mission de suivi de l'exécution de la convention la possibilité et la nécessité de proposer des améliorations concernant l'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs.

Il est à noter que l'Etat est également en charge de toutes les opérations de communication institutionnelle (Convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010).

21. La SNCF comme Maître d'Œuvre

La SNCF a été désignée exploitant du service des TET. La LOTI de 1982 assurait jusque là à la SNCF un monopole en matière de transport ferroviaire de voyageurs ². Depuis le 28 décembre 2010, l'article 18 de la LOTI a été abrogé par ordonnance mais la concurrence du transport ferroviaire intérieur n'étant pas encore autorisée, la SNCF reste donc pour l'instant le seul exploitant possible pour les TET. A terme, il se pourrait que l'Etat puisse choisir d'autres entreprises ferroviaires comme exploitant si la loi le permet (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

En tant qu'exploitant, la SNCF a différentes missions afin d'assurer la bonne exécution du service des TET. A ce titre, il se doit de mettre en œuvre la politique de dessertes définie par l'Etat. Il définit également les grilles horaires souhaitées pour ces TET, en fonction des gares qui doivent être desservies et du nombre d'arrêts dans chacune. Il devra faire la demande de ces sillons à la DCF. Concernant l'offre toujours, l'exploitant doit adapter le plan de transport en cas de perturbations dans le cadre de l'organisation de continuité du service définie en annexe 3 de la convention et en informe alors l'AOT.

Associée à l'obligation d'exécution de l'offre de référence, la SNCF a des obligations de services. L'information aux voyageurs est un élément important en matière de qualité de service. A ce titre, la SNCF a pour mission d'assurer une information sur la consistance de l'offre, des fréquences et des horaires de desserte, mais aussi les règles de tarifications des TET auprès des voyageurs. Cette information du public devra se faire dans « les meilleures conditions de rapidité, d'efficacité et de lisibilité ». ³

¹ (Convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010)

² Article 18 de la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=0F726BE10B01FEDD5D3F3E8>

³ (Convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010)

En outre, la SNCF doit s'assurer du bon déroulement du voyage des usagers de ces trains. Ainsi, il doit s'occuper de l'après voyages de ces clients, c'est-à-dire, il doit assurer un service après-vente et répondre aux réclamations des voyageurs dans les conditions fixées par la convention.

La SNCF doit également prendre en charge l'exploitation des gares et des points d'arrêts des TET via sa branche Gare&Connexion.

La SNCF a un rôle de communication, mais contrairement à l'Etat, il s'agit de la communication commerciale dont les plans sont définis à l'avance et contrôlés par l'AOT.

Enfin, la dernière mission dévolue à l'exploitant est un rôle d'aide et de conseil auprès de l'Etat. Si la SNCF se doit de mettre en œuvre les prestations d'étude, de conseil et d'ingénierie nécessaires à l'exécution du service, il peut également être sollicité par l'AOT afin de mener des études complémentaires dites non courantes ayant pour but d'assister l'Etat dans sa préparation de la politique des transports et plus spécifiquement des TET. Ces études complémentaires font alors l'objet d'une rémunération supplémentaire.

Afin de réaliser l'ensemble de ces missions, l'exploitant a une autonomie de gestion de son personnel et de ces ressources. L'ensemble de ces missions sont confiées à la branche Proximités du groupe SNCF, excepté l'exploitation des gares.

22. Une porte ouverte pour d'autres acteurs potentiels ?

a) Vers une participation possible des Régions

La définition de l'offre de référence des TET incombe à l'Etat. Les collectivités territoriales n'ont à priori aucun rôle dans ce processus de construction de l'offre interrégionale. Cependant, la convention laisse la possibilité aux Régions, Départements ou Intercommunalités d'intervenir dans ce processus. Il est ainsi stipulé dans celle-ci que « des collectivités non parties à la présente convention pourraient souhaiter la modification de l'offre de référence en vue de répondre à des besoins de déplacement spécifiques non satisfaits par les grilles horaires ou la politique d'arrêt des trains d'équilibre du territoire définies en application de la présente convention ». Néanmoins, cette participation éventuelle des collectivités répond à des conditions très strictes. En effet, cette modification pourra être acceptée par l'AOT dans la mesure où elle ne dégrade pas le service actuel des TET et si la collectivité demandeuse prend en charge les frais supplémentaires engendrés.

De part son échelle d'intervention et ses compétences, les Régions semblent les acteurs les plus à même de jouer un rôle dans la conception de l'offre des TET. Outre ces compétences en matière d'éducation et de formation professionnelle, la Région a en charge également la gestion du transport régional de voyageurs. Or les réseaux TET et TER étant connectés, la définition de l'offre des TET a potentiellement un impact sur celle des TER et inversement. La convention stipule d'ailleurs que il faut « éviter de rompre la cohérence de l'offre des TET et/ou nationale et régionale desservant le périmètre de la convention ». A ce titre, les Régions sont les collectivités les plus à

même d'interagir dans la démarche de conception de l'offre des TET. La convention va dans ce sens car elle donne la possibilité aux Régions, « afin de favoriser la complémentarité et la coordination des diverses offres de transport ainsi que le maillage des territoires », de signer des conventions particulières avec l'Etat et la SNCF afin de s'occuper de certaines liaisons du périmètre géographique des TET.

b) RFF, une participation indirecte à l'offre des TET

RFF n'a pas de rôle direct dans la définition ou l'exploitation du service ferroviaire des TET. Cependant, il intervient de façon indirecte dans le processus en attribuant les sillons des TET. Il impose donc le calendrier de circulation des TET à l'exploitant. Cette attribution des sillons se fait via la DCF qui tend à se rapprocher de RFF. Néanmoins, c'est la SNCF qui est en charge de demander les sillons nécessaires à l'exploitation du service ferroviaire des TET à la DCF. (Convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire, 2011-2013).

En outre, en charge de l'entretien du réseau et de l'infrastructure, RFF a une influence indirecte sur la bonne tenue du service ferroviaire des TET. En effet, un entretien inadéquat du réseau peut perturber le trafic circulant sur cette infrastructure et ainsi être responsable d'une baisse de la qualité de service avec le ralentissement des trains. L'entretien nécessite alors la mise en place de zones de travaux.

c) Quelle est la place des usagers dans la définition de l'offre TET ?

La convention ne semble pas confier de rôle aux usagers concernant l'offre des TET et ne prévoit pas de moyens de concertation entre l'AOT, l'exploitant et les usagers. Il est seulement écrit que dans le cadre de son service après-vente, la SNCF prend en compte les réclamations des usagers concernant leurs voyages, ces réclamations devant servir à perfectionner l'offre des TET et la qualité de service.

Bien que la convention ne donne pas précisément de rôle aux usagers, ceux-ci possèdent différents canaux d'expression. Afin de communiquer avec ses usagers, la SNCF a mis en place des blogs pour certaines de ces LET. Ils ont pour but d'être le relais entre les usagers et la SNCF et permettre de relever l'ensemble des réclamations et les avis des usagers (BRETON Romain, 2012). C'est le cas pour les deux lignes choisies comme cas d'étude¹.

La législation a mis en place également une plateforme d'expression et de concertation pour les usagers. Il s'agit des comités de lignes. Ces comités de lignes réunissent les utilisateurs représentés généralement par des associations, l'autorité organisatrice des transports, les élus locaux et la SNCF. Ces différentes parties pourront alors échanger sur les questions de qualité de service, des adaptations du plan de transport, des horaires, etc. (SETRA, 2009)

¹ <http://maligne-intercites.com/tours-orleans-paris/granville/>; <http://maligne-intercites.com/paris-granville/>

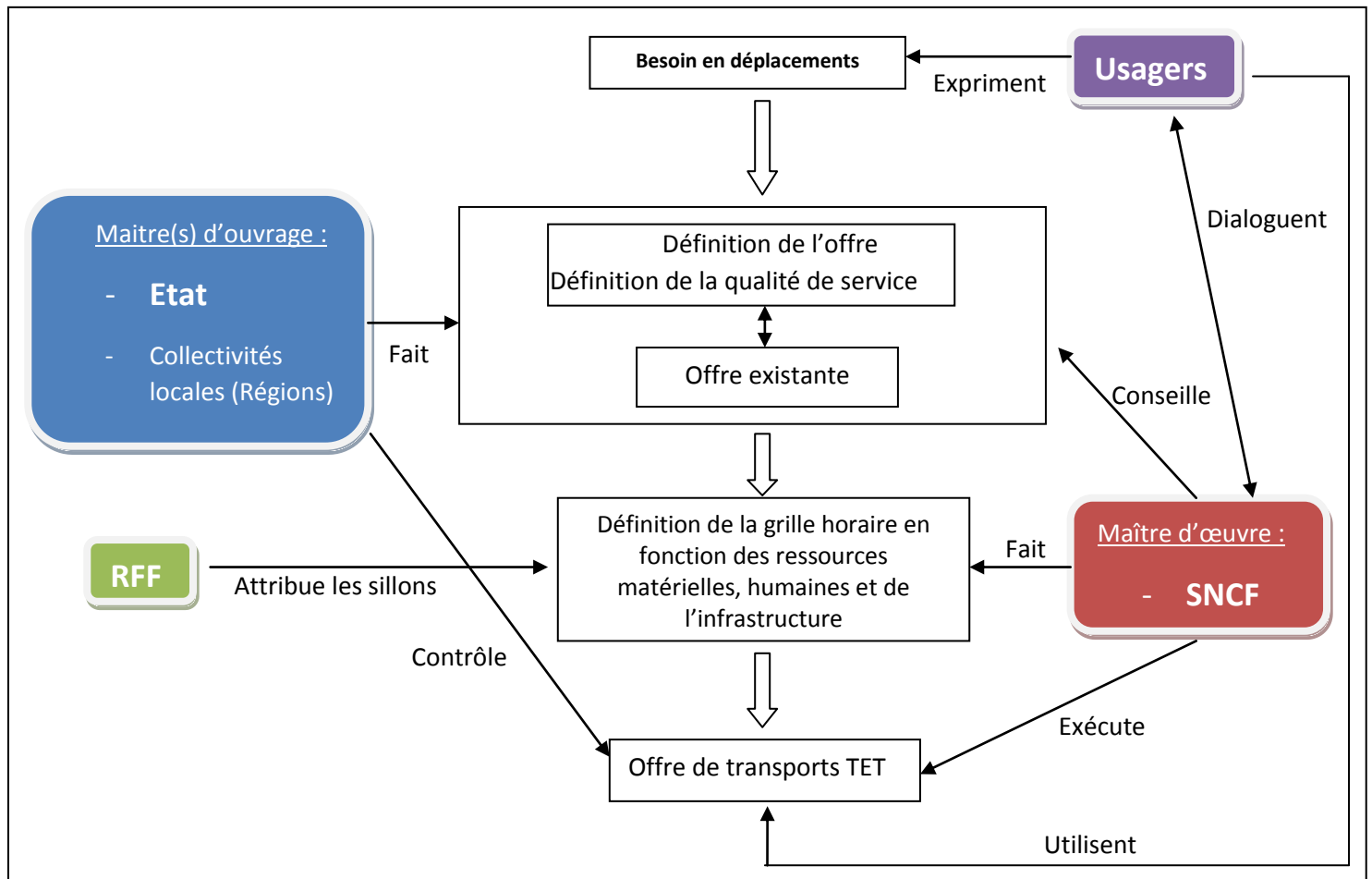


Figure 7 : Schématisation de la conception de l'offre TET et du jeu d'acteurs¹

3. La Convention Etat-SNCF : des mesures mises en œuvre par l'Etat pour répondre à ces objectifs

30. La pérennité du service des TET assurée ?

a) Une pérennité assurée par un schéma de dessertes et une compensation d'équilibre...

Afin d'assurer la pérennité de ces dessertes peu rentables, la première mesure mise en œuvre par l'Etat est la compensation financière qu'elle va donner à la SNCF en échange de la correcte exploitation de ces lignes. L'offre de référence est ainsi définie en annexe 2 de la convention relative à l'exploitation des TET. Cette annexe comprend un schéma de dessertes défini par l'Etat, c'est-à-dire, il fixe les gares à desservir pour chaque ligne, le temps de parcours de référence et la politique d'arrêts² (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

¹ Réalisation : LEPETIT Xavier, 2012

² Par politique d'arrêts, on entend ici, la fréquence de dessertes de chaque gare, en jour normal et en jour de pointe, pour chaque ligne conventionnée.

Cependant, l'exploitation de ces lignes coûte chaque année 1 milliard d'euros, tandis que dans le même temps, les recettes commerciales de ces trains ne s'élèvent qu'à hauteur de 800 millions. Afin de stabiliser la desserte de ces arrêts sur le long terme, l'Etat comble ce déficit d'exploitation en octroyant chaque année une compensation financière de 210 millions d'euros à la SNCF (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). Celle-ci dépend alors des prévisions de trafic et de recettes pour les LET (Convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010). Cette contribution est issue de deux taxes : la taxe d'aménagement prélevée sur les sociétés d'autoroutes, rentrant ainsi dans le cadre du Grenelle de l'environnement « Le Rail finance la route »¹ (35 millions d'euros), et une contribution sur le chiffre d'affaires du transport ferroviaire à grande vitesse à hauteur de 175 millions d'euros (MEDDTL, 2010). Le calcul de cette contribution d'équilibre est présent en annexe 9 de la convention, annexe confidentielle.

Bien que l'Etat apporte une contribution financière pour assurer un schéma de desserte, ce service doit être exécuté pour que cette pérennisation soit réellement effective. A ce titre, l'Etat a mis en place un système de pénalité en cas de non réalisation de l'offre de référence. Ainsi, l'Etat considère que l'offre de référence est jugée exécutée par la SNCF si 97 % de cette offre est effectivement réalisée. Il est considéré le fait que la SNCF peut être amenée à rencontrer des aléas d'exploitation dits « normaux » et qui empêcheraient la SNCF d'assurer au stricto sensu l'ensemble des dessertes du schéma de référence (convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010). Il est à noter que les situations de grèves ne sont pas considérées comme des perturbations prévisibles et à ce titre, elle rentre dans le cadre des cas d'exploitation dits « normaux ». (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

En cas de non réalisation de 97% de l'offre de référence, l'Etat appliquera un régime de pénalité. Cette pénalité est de 2€/ km.train non exécuté si l'exploitant ne réalise pas entre 3% et 5% de l'offre. Cette pénalité s'élève à 8€/km.train non exécuté si la non réalisation de cette offre dépasse le seuil des 5%. Si la SNCF met en place une substitution modale afin d'assurer ce service, cette pénalité sera adaptée. Elle est annulée pour un seuil entre 3% et 5% et de 4€/km.train pour un seuil supérieur à 5%. (Convention relative à l'exécution des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2011).

Cette pérennisation est à nuancer. En effet, certaines lignes ont vu leurs dessertes modifiées voir mêmes des lignes supprimées. Il s'agit notamment des lignes Paris-Troyes-Culmont-Mulhouse ou la Transversale Est (Metz/Strasbourg-Lyon)². Avec l'arrivée de LGV Paris-Rhin-Rhône. La convention prévoyait alors déjà la mise en place de cette LGV (Convention relative à l'exécution des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2011).

b) ...mais pourtant une convention relativement courte

Dans cette optique de pérennisation des LET, l'Etat a mis en place, via la convention, différents outils. Or le maintien de ces LET est-il prévu à long terme ?

¹ (Sénat, 2011)

² <http://www.intercites.sncf.com/reseau-intercites/lignes-intercites-lunea-teoz>

Cette question peut se poser car la convention n'a été signée que pour une durée relativement courte. En effet, celle-ci est signée pour une durée de trois ans à compter du 1^{er} janvier 2011 et renouvelable un an sous certaines conditions. Cette convention peut également faire l'objet d'une résiliation s'il y avait atteinte à l'intérêt général du service TET. Dans le cadre d'une délégation de service public, trois années s'avèrent relativement court comme délai, surtout si l'Etat a pour but premier de stabiliser les dessertes effectuées par les TET. A titre de comparaison, l'ensemble des conventions signées entre les Régions et la SNCF relatives à l'exploitation des TER ont une durée moyenne de 7 ans¹, soit plus du double de celle relative à l'exploitation des TET.

Cependant, l'Etat justifie la courte durée de la convention du fait de son manque d'expérience en tant qu'AOT. En effet, celle-ci est la première convention d'exploitation signée entre l'Etat et la SNCF. Les pouvoirs publics veulent pouvoir se laisser « une marge de manœuvre » si le système de conventionnement ne serait pas à même de répondre aux objectifs souhaités pour les lignes interrégionales et se laisser la possibilité de renégocier celle-ci afin de rectifier les potentiels erreurs dû à la récurrence du rôle de l'Etat et de l'objet que sont les LET (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). Les conventions Régions-SNCF ont une durée plus importante car les Régions, en tant qu'AOT, bénéficient d'une expérience beaucoup plus importante dans le domaine et ont vu déjà cette convention renouvelée au moins une fois.

En outre, la Mission Autorité Organisatrice des Trains d'Equilibre des Territoire signale que si l'Etat a investi dans le domaine ferroviaire et dans les LET, ce n'est pas pour « s'éclipser » au bout de ces trois années (RICO-LE DIAGON Pierre-Hughes, 2012), la volonté serait bien entendu de renouveler la convention au bout de ces trois années et de prolonger l'expérience. Ainsi, malgré une convention relativement courte due au manque d'expérience de l'Etat en tant qu'AOT, l'Etat a bien l'intention, la volonté de renouveler la convention et donc de stabiliser les dessertes sur le long terme.

31. Une volonté d'améliorer la qualité de service ?

L'autre objectif phare de la convention concerne l'amélioration de la qualité de service. Cette qualité de service est même essentielle car « la qualité de service offerte à l'utilisateur constitue [...] la raison d'être du service public ferroviaire » (Convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du territoire 2011-2013, 2010). Cette qualité se définit alors, au sein de la convention à l'annexe 8, selon trois domaines : la régularité, le niveau de confort et l'information des voyageurs à bord des trains. L'Etat fixe ainsi un niveau d'exigence pour chacun de ces domaines que l'exploitant se doit de respecter. Afin de mesurer si le niveau d'exigence pour ces domaines est assuré par l'exploitant, des critères « pertinents, fiables, objectifs et mesurables »² sont mis en œuvre et font l'objet d'un système de bonus-malus. Ainsi l'Etat augmente la compensation d'équilibre versée à la SNCF si les objectifs exigés ont été dépassés et inversement.

D'un point de vue pratique, l'ensemble des objectifs relatifs à la définition de la qualité de service attendue n'ont pas tous été encore définis au sein de cette

¹ Durée moyenne des conventions Régions-SNCF calculée pour 19 régions sur les 20 régions métropolitaines (hors Corse).

² (Convention relative à l'Exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010)

convention. Ceux-ci feront l'objet d'avenants. A sa signature la convention n'était donc pas aboutie, seuls les objectifs les plus faciles à renseigner étaient présents le 13 décembre 2010 (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

a) La régularité comme premier indicateur de la qualité de service

Concernant la régularité des trains, celle-ci est définie relation par relation et mesurée à son terminus à 10 minutes, c'est-à-dire, sont considérés comme ponctuels et réguliers les trains arrivant avec un retard inférieur à 10 min par rapport à l'horaire initialement prévu. Les objectifs de régularité définis par l'Etat sont alors conciliés dans le tableau suivant :

Thème	Indicateur	2011	2012	2013	Modalité de bonus/malus
Régularité	Régularité terminus à 10 min	87,5%	87%	88%	50 k€ par 1/10 ^{ème} de point d'écart avec objectif Max 1000 k€

Figure 8 : Objectifs de régularité des TET pour les 3 années de conventionnement¹

Ces objectifs ne concernent que les liaisons effectuées en journée. Les 6 lignes effectuées de nuit ne sont pas soumises à ces objectifs. En effet, la circulation des trains de nuit va être impactée en 2011 et 2012 par la régénération importante du réseau ferré national dont les plages de travaux sont prévues la nuit. La mesure de la régularité devra donc être adaptée pour ces trains et demande une analyse plus fine. La conception des outils nécessaires à la mesure de la régularité de ces trains se fera au cours de la convention. Cette régénération du réseau explique également la baisse de l'objectif de régularité des trains de jour pour l'année 2012. Cette régénération provoque en partie la structuration du graphique du service annuel 2012 qui a entraîné le changement de 85% des horaires de la grille horaire, pouvant amener lors de l'introduction de ces changements à une possibilité de retards accrus et une régularité moins importante des TET.

b) Des objectifs de confort qui restent à définir, signe du non aboutissement de cette convention

La mesure du confort des trains comprend différents critères :

- la propreté (du train et des toilettes)
- les services fournis à bord de ces trains (disponibilité des produits de restauration)

Chaque critère est mesuré en fonction d'un objectif global défini pour le périmètre entier que recouvrent les TET. Cependant, le dispositif de mesure et l'objectif global ne sont pas définis au sein de cette convention mais devront faire l'objet d'un avenant à cette convention. Ces objectifs étaient en cours de négociation entre la MAOTET et la SNCF jusqu'ici. Les deux partis viennent d'arriver à un compromis, la publication de

¹ (Convention relative à l'Exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010)

l'avenant doit à présent faire l'objet d'une validation politique, par le biais du Ministère (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

Des objectifs ont été définis ainsi pour l'année 2011, 2012 et 2013 avec une possibilité de réévaluation chaque année. Le respect de ces objectifs fera également l'objet d'un système de bonus malus en cas de respect ou non de ces objectifs.

c) L'information aux voyageurs, des objectifs à préciser

Concernant l'information aux voyageurs à bord des trains, aucun objectif n'avait été inscrit dans la convention. A l'image du confort des TET, aucun dispositif de mesure d'une bonne information aux voyageurs n'avait été trouvé et faisait ainsi l'objet d'une négociation. Cette négociation a abouti et des objectifs et un système de bonus malus va être mis en place concernant l'information aux voyageurs (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). Cependant, si la convention ne présentait aucun objectif chiffré pour l'information à bord des trains, l'Etat énumère dans la convention l'ensemble des moyens de communication et les conditions d'informations que la SNCF devra mettre en place afin d'informer les passagers en cas de situations perturbées. La liste de ces conditions est présente à la page 14 de la convention Etat SNCF (convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010).

d) Une qualité de service définie au cas par cas ?

En parallèle de ces objectifs de régularité, de confort et d'information valable pour l'ensemble du périmètre des TET, un programme de labellisation des différentes lignes va être mis en place. Les critères de cette labellisation sont définis par l'exploitant et fait l'objet d'un bonus pour les lignes labélisées. Ce programme de labellisation, dit label « Qualités », mesure la satisfaction du client pour une ligne donnée. L'objectif est à terme d'améliorer la productivité des lignes et la qualité de service (convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010).

Ce programme n'est pas porté par l'Etat, il dépend uniquement de l'exploitant. En effet, cette démarche date de 2007, soit avant l'arrivée de l'Etat comme AOT, avec la volonté d'améliorer la satisfaction des usagers concernant les lignes Corail Intercités. Seuls quelques lignes étaient concernées chaque année et celles-ci devaient alors prendre 11 engagements concernant la production de l'ensemble de la chaîne voyage¹. (SNCF, 2008). L'idée a alors paru intéressante et a été reprise par l'Etat concernant les LET mais elle reste sous le contrôle de l'exploitation (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

Le comité de labellisation est présidé par l'Exploitant et l'AOT peut y prendre part. Les bonus obtenus dans le cadre de ce programme devront être réinvestis, sur proposition de l'exploitant, dans des actions d'amélioration de la qualité de service.

¹De la préparation du voyage à la prise en charge du client en gare en cas de situation perturbée jusqu'à sa destination finale

e) Des mesures d'amélioration de la qualité de service innovantes ?

La notion de qualité de service est une notion difficile à appréhender. Il existe différentes façons de percevoir la qualité de service : un point de vue client (celle attendue et celle perçue) et un point de vue prestataire (celle voulue et celle fournie) (PEYRONNET Philippe, 2000).

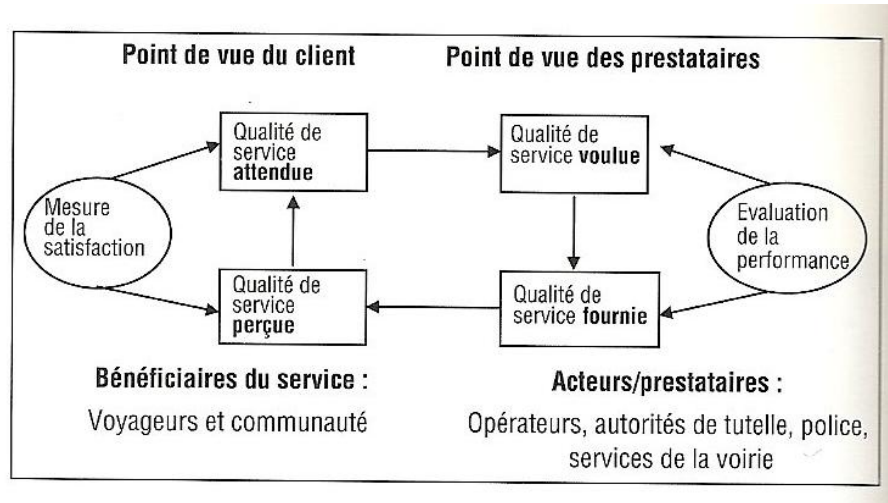


Figure 9 : « Cycle de la qualité »¹

La notion de qualité de service a alors fait l'objet d'une norme apparue en 2002 et issue de la norme expérimentale XP X 50-805 : 2000. Il s'agit de la norme EN-13816 « Définition de la qualité de service objectifs et mesures ». Elle sert de base aux normes NF-services² transports qui sont actuellement utilisées pour la certification des qualités de services des différents transporteurs (BART Vincent, EMOND Sébastien, 2012) (COQUIO Julien, 2009).

Parmi l'ensemble des indicateurs proposés par la norme EN-13816, on retrouve des indicateurs courants considérés comme fondamentaux : fréquence, régularité, temps de trajets, confort du trajet, information des voyageurs, sécurité et enfin propreté. Or, bien que ces indicateurs soient fondamentaux, ils ne sont plus forcément suffisants pour apprécier dans son ensemble la qualité de service dans le domaine des transports. Cela se justifie par le fait que les démarches actuelles de certification de qualité de service des réseaux ne se traduisent pas forcément par une augmentation de façon conséquente de leurs fréquentations. D'autres critères pourraient être pris en compte comme la non-saturation du réseau, la diffusion d'informations en temps réel, les écarts de performance entre automobile et réseau de transport en commun. L'ensemble de ces nouveaux indicateurs pourraient alors enrichir la norme NF actuelle qui s'avère « ouverte mais reste très simple » (BART Vincent, EMOND Sébastien, 2012).

Les mesures mises en œuvre par l'Etat dans la convention relative à l'exploitation des TET s'avèrent être relativement simples. En effet, les objectifs relatifs à la qualité de service ont attiré à l'information du voyageur, la régularité, aux confort des trains et même à la pérennisation des fréquences avec le schéma des dessertes. Or, cela

¹ (PEYRONNET Philippe, 2000)

² La marque NF-Services est la propriété d'AFAQ-AFNOR.

correspond à des indicateurs jugés fondamentaux mais non innovants et ne permettra pas forcément de rimer avec augmentation de la fréquentation des TET.

Cependant, si l'Etat juge sa démarche de mesure de qualité de service innovante, c'est par le moyen de mesure utilisé. En effet, la mesure de ces indicateurs ne se fera pas via le respect d'une norme de production ou industrielle mise en place par l'AOT, comme dans la plupart des conventions régionales, mais par la perception du voyageur de son trajet (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). C'est donc par l'« œil du voyageur » et non pas de l'AOT que sera mesurée la qualité de service des TET. Et c'est vrai que cela peut s'avérer être une forme d'innovation en matière de mesure de la qualité de service. En effet, il est précisé que la mesure de la qualité de service perçue par le voyageur est difficile (COQUIO Julien, 2009) mais que cela s'avère essentielle. Ainsi M. BART et M. EDMOND écrivaient dans Ville Rail & Transport du 6 mars 2012, que « l'utilisateur doit être associé à la mesure de la qualité de service » et qu'« il est essentiel de rapprocher les résultats obtenus dans le cadre des démarches qualité du vécu de l'utilisateur ». Bien que se basant sur des indicateurs fondamentaux, la manière de mesurer ces indicateurs peut s'avérer relativement innovante contrairement aux autres conventions.

32. Une stratégie de commercialisation revue par l'Etat

Le service commercial des Grandes Lignes classiques était jusque là effectué sous différentes marques : Corail, Intercités, TéoZ ou Lunéa. La volonté est alors d'homogénéiser ces différentes marques afin d'avoir une seule marque caractéristique de ces TET. Elle permet aux usagers d'avoir une meilleure visibilité et une clarté de l'offre TET. Pour la SNCF, cela permet de développer une offre cohérente et « forte » (SNCF, 2012). Ainsi « le logo et la marque « Intercités » ainsi que sa signature constituent l'appellation générique d'identification du service public du transport de voyageurs des Trains d'Equilibre des Territoires » (Convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013). Cette mesure a été mise en place le 1^{er} janvier 2012 par la SNCF en commercialisant ces TET sous la marque Intercités (SNCF, 2012).

Cette volonté d'unifier les marques commerciales sous une seule marque et d'améliorer la lisibilité de l'offre pourra participer à la dynamique de redynamisation des TET et favoriser les déplacements des usagers.

33. Un renouvellement du matériel nécessaire mais exclu du champ de la convention

Concernant l'objectif de redynamisation du service Grande Ligne et de l'amélioration du service public, cela passe par la question du matériel roulant. Dans le cadre de cette convention, un parc de matériels roulants a été spécifiquement dédié aux LET. Ce parc est composé de matériels appartenant à l'exploitant, soit la SNCF mais aussi du matériel loué à des tierces personnes. Il correspond principalement à l'ancien parc utilisé pour les liaisons interrégionales, soit du matériel Corail. Ce parc est répertorié en annexe 5 de la convention. L'utilisation de ce matériel doit se faire alors

selon certaines conditions d'usage : propreté, état d'usage et l'âge (Convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010).

Or c'est ce dernier point qui s'avère problématique. En effet, la moyenne d'âge du matériel roulant devient de plus en plus importante et le parc s'avère relativement vétuste. Celui-ci se compose de 2065 voitures dont la moyenne d'âge est de 33 ans et de 354 locomotives dont la moyenne d'âge est de 35 ans (Sénat, 2011). Cet âge avancé du matériel roulant pose donc la question de la régénération mais surtout du renouvellement du matériel roulant.

La rénovation, la modernisation et la transformation du matériel roulant fait partie du champ de la convention. A ce titre, est inscrit dans la convention un Plan Triennal d'Investissement (PTI) présent en annexe 6. Ce plan définit alors les investissements à mener sur les trois années que dure la convention en termes d'investissements. C'est près de 300 millions d'euros qui sont alors engagés pour la modernisation et la régénération du matériel roulant, réparti alors sur les trois années de conventionnement de la manière suivante :

En millions d'euros courants	2011	2012	2013
Total	69,8	113,0	118,8

Figure 10 : Plan Triennal d'Investissement pour matériel roulant des TET¹

Néanmoins, concernant le renouvellement du matériel roulant, la question est toujours d'actualité. En effet, alors que le Président souhaitait que la question du renouvellement du matériel roulant soit réglée avec la convention Etat-SNCF, celle-ci est exclue du champ de la convention. Cette question est actuellement en discussion au sein de l'Etat et de nombreuses problématiques se posent. Il faut « trouver du matériel adéquat capable de rouler sur de longues distances [...] avec un confort proche de celui proposé par les Corail » (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). En outre, d'ici la fin de la convention actuelle pour 2014, la possible ouverture à la concurrence du transport intérieur ferroviaire de voyageurs pourra amener l'Etat à choisir un autre exploitant que la SNCF. Il faudra prendre en compte la disponibilité et l'état du matériel que possèdera ce nouvel exploitant (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

L'Etat mène des premières études afin de répondre à cette question de l'acquisition d'un nouveau matériel roulant. Ainsi un appel d'offres a été lancé début juin par le gouvernement. L'idée est d'avoir une expertise sur les possibilités d'évolution de l'activité TET à l'issue de la convention soit 2014-2035. Cela permettra de déterminer quel type de rames seront nécessaires et dans quelle quantité. La dernière expertise demandé concerne la possibilité de créer un rosco, société qui serait en charge de financer et d'acquérir le nouveau matériel roulant (Ville Rail&Transport, *Trains d'équilibre du territoire : le gouvernement a lancé un appel d'offres sur le matériel*, 2011).

Bien que le parc soit vieillissant, l'urgence concernant le renouvellement du parc est nuancée par la MAOTET. En effet, selon Pierre Hughes RICO-LE DIAGON, le matériel

¹ (Convention relative à l'Exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire 2011-2013, 2010)

CORAIL reste un matériel plébiscité par les usagers, « il est reconnu confortable et de bonne qualité ». Celui-ci est d'ailleurs certifié pour pouvoir circuler jusqu'en 2025. La seule urgence concernerait alors le renouvellement des locomotives diesel. Cette idée n'est pas forcément partagée par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire. En effet, la FNAUT considère que le matériel CORAIL est actuellement à bout d'usure (TROIN Jean- François, 2012) et certaines Régions s'inquiètent pour les LET les desservant dont la matériel CORAIL roulant dessus est limité jusqu'en 2017 (FANGET Franck, 2012). La question de la nécessité du renouvellement du matériel des TET fait donc débat entre les différents acteurs.

Conclusion :

Le but de cette convention est de pouvoir assurer une pérennité des dessertes actuelles des TET, de redynamiser le service Grande Ligne et d'améliorer la qualité de service. Si l'Etat s'est donné via la convention les moyens de pérenniser ces TET sur le long terme, il n'en est pas de même concernant les autres objectifs. Le niveau de qualité de service exigé dans la convention n'est pas encore réellement défini et fait encore l'objet de négociation entre la SNCF et l'Etat. De même, la question du renouvellement du matériel roulant est exclue du champ de la convention alors que c'est pourtant un des objectifs forts souhaité par le Président pour cette convention.

Il semble donc difficile d'affirmer pour l'instant avec cette convention que l'Etat va permettre d'apporter un nouveau souffle. Mais cette convention n'est qu'un « premier pas » pour l'Etat et semble vouloir s'investir sur le long terme.

L'Etat et la SNCF ne sont d'ailleurs pas les seuls acteurs à intervenir sur ces TET. L'analyse de la convention met en avant également les Régions.

Cette partie de l'analyse nous a permis d'identifier les points clés de ces TET, et notamment le jeu d'acteurs et l'ambition de l'Etat. La question qui se pose alors est de savoir si l'ensemble de ces éléments clés se retrouvent à l'échelle locale, sur ces LET.

**PARTIE 3 : ANALYSE DES CAS
D'ETUDE-UNE VOLONTE DE
L'ETAT DE RELANCER L'OFFRE
TET ?**

Introduction :

En ce début d'année 2012, la SNCF a annoncé les résultats de son activité transport de voyageurs pour l'année 2011. Cette présentation s'est focalisée sur les résultats de régularité des différents trains. Si 2010 avait été considérée comme une « mauvaise année » concernant la régularité, en 2011, les résultats s'avèrent bien meilleurs. En effet, la régularité des trains a progressé de 1,5 à 2 points selon le domaine d'activité (GRASSART Pascal, 2012a). Les TET sont bien entendu concernés par cette augmentation qui se chiffre à un point soit 89,4%¹ des trains arrivés à l'heure en 2011 (régularité à 10 minutes). Les premiers mois de 2012 semblent confirmer ces bons chiffres. Bien que la méthode de calcul des retards soit légèrement différente de celle de la SNCF, l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST) montre que 88,8% des trains sont à l'heure² sur les trois premiers mois de 2012, chiffre relativement proche de celui de 2011.

	Janvier	Février	Mars
% des trains en retard	10	11,94	11,67

Figure 11 : % des trains Intercités en retard en 2012.³

Seul véritable objectif chiffré de la convention, la régularité représente le premier levier afin d'accroître la qualité de service, et seul critère permettant de voir si l'arrivée de l'Etat a un possible effet sur l'amélioration de la qualité de service. L'Etat a alors donné comme objectif à l'Exploitant un taux de régularité de 87,5% en 2011 et 87% en 2012. Les premières constatations montrent que les TET, en général, respectent les objectifs de régularité.

L'arrivée de l'Etat comme AOT a-t-il permis l'amélioration de ces chiffres de régularité ? A travers l'analyse des deux cas d'étude, cette partie tend à comprendre quel jeu d'acteurs se met en place afin d'améliorer la qualité de service et quelles problématiques semblent se poser ces lignes ?

1. La ligne Paris-Orléans-Tours

10. Une ligne fortement concurrencée mais fréquentée

La ligne Paris-Orléans-Tours est une ligne d'environ 230 km traversant deux régions : l'Île-de-France et la Région Centre. Les trains de la ligne Paris-Orléans-Tours desservent les gares de Paris Austerlitz, les Aubrais, Orléans, Blois, Amboise, Saint-

¹ (GRASSART Pascal, 2012a)

² Sont considérés en retard les trains ayant un retard supérieur à l'arrivée à :

- 5 minutes pour une durée de trajet prévue inférieure à 90 minutes
- 10 minutes pour une durée de trajet prévue comprise entre 90 et 180 minutes
- 15 minutes pour une durée de trajet prévue supérieure à 180 minutes

³ (AQST, 2012) <http://www.qualitetransports.gouv.fr/indicateurs/>

Pierre-des-Corps et Tours. L'ensemble de ces dessertes sont susceptibles d'être utilisées par une population de 659 711 personnes.¹

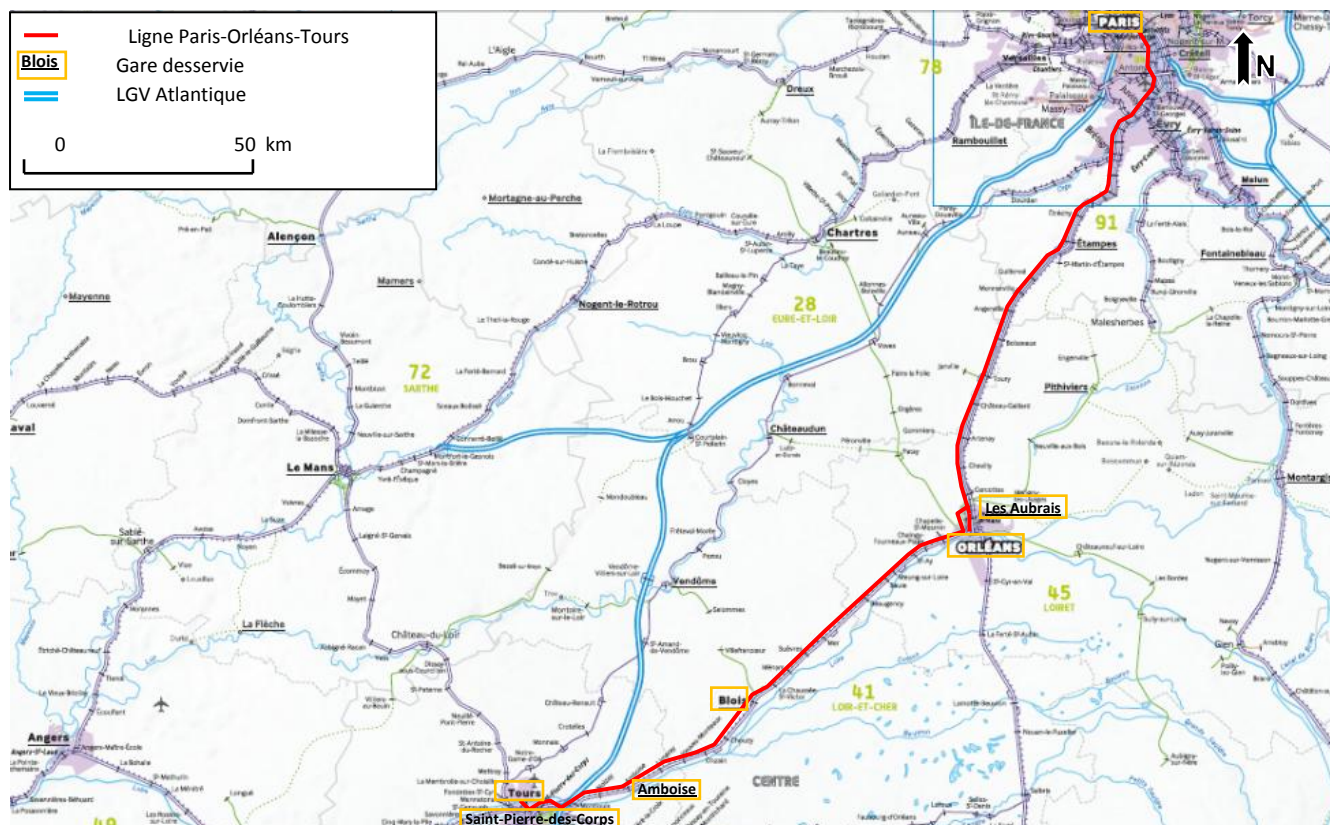


Figure 12 : Localisation de la ligne Paris-Orléans-Tours et des gares desservies²

La ligne Paris-Orléans-Tours n'est pas le seul accès à la Région Centre. En effet, la Région est également desservie par la ligne à grande vitesse Paris-Tours, appelée aussi LGV Atlantique. Les travaux de prolongement de la ligne jusqu'à Bordeaux ont été lancés en ce début d'année 2012 et devrait permettre à terme (mi 2017) de relier Paris à Bordeaux en 2h05 (RFF, *Les nouvelles lignes*). Elle permettra à la Région Centre d'avoir une position centrale concernant les flux de voyageurs issus du Nord de l'Europe vers la péninsule ibérique.

A long terme, la ligne pourrait également voir d'autres projets de LGV venir la concurrencer. C'est le cas du projet POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) qui devrait voir le jour pas avant 2030. Par ce projet, l'Etat donne comme objectif à RFF, entre autres, de relier Orléans à Paris par la grande vitesse, ce qui viendrait ainsi concurrencer fortement la ligne sur sa principale part de marché (RFF, *Les nouvelles lignes*).

Outre cette concurrence de la grande vitesse, la ligne Paris-Orléans-Tours fait face à la concurrence de la route, le tracé de l'autoroute A10 reliant Paris à Bordeaux suit quasiment le même tracé que la ligne ferroviaire. Elle permet de desservir les mêmes villes, soit Orléans, Blois et Tours.

¹ (INSEE, 2008) – Population des communautés de communes possédant sur son territoire un accès au réseau, soit une gare desservie par la ligne.

² Réalisation : LEPETIT Xavier, 2012. Fond de carte : RFF, Le réseau ferré en France, 2011

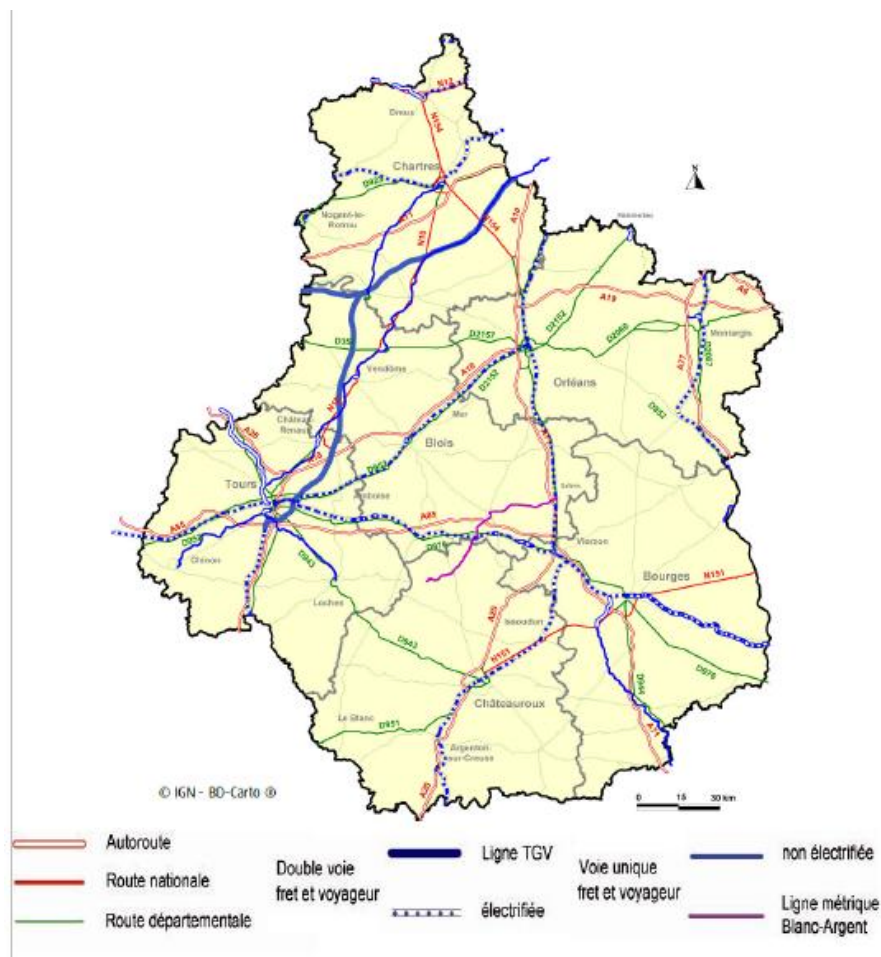


Figure 13 : Infrastructures routières et ferroviaires en Région Centre¹

Malgré cette forte concurrence, la ligne connaît une fréquentation² relativement importante comparée aux autres LET (BRETON Romain, 2012). Elle est composée à 70 % de navetteurs³, principalement orléanais, travaillant à Paris. Le reste de la clientèle se compose de voyageurs Loisirs/Tourisme.

11. 2011, une année charnière pour la ligne Paris-Orléans-Tours

a) Les conséquences de la mise en place du service annuel de 2012

La mise en place en place du service horaire de 2012 n'a pas eu pour seule conséquence de modifier les horaires des Intercités, elle a également bouleversé les dessertes de la ligne, qui a été en quelque sorte « coupée en deux » (BRETON Romain, 2012).

La SNCF a profité du bouleversement des horaires pour dissocier les trajets Paris-Orléans et Orléans-Tours. Dorénavant, il existe des trajets Intercités Paris-Orléans

¹ (DREAL Centre, 2012)

² Les données relatives à la fréquentation des lignes restent confidentielles. (BRETON Romain, 2012).

³ Par navetteur, on entend toute personne effectuant un déplacement domicile/travail (SETRA, 2009).

directs et des trajets Orléans-Tours en TER. La gare d'Orléans est donc devenue un véritable nœud ferroviaire. Il est également possible de faire Paris-Tours via Les Aubrais, sans passer en gare d'Orléans. Cette séparation des trajets a en outre supprimé les navettes Les Aubrais-Orléans (BRETON Romain, 2012).

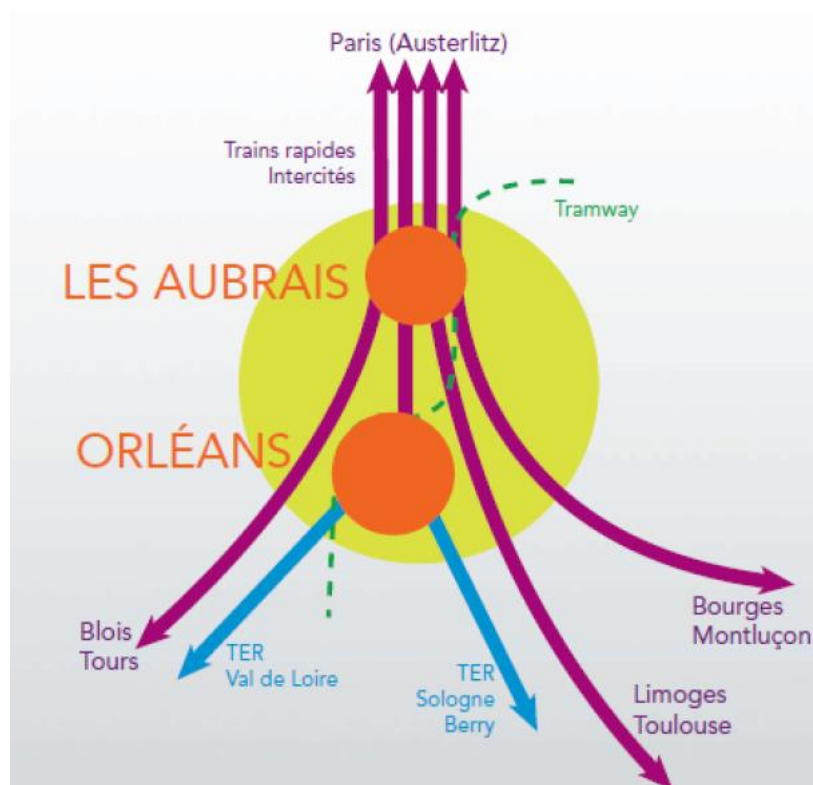


Figure 14 : Nouvelles dessertes de la gare d'Orléans depuis le 11 décembre 2011¹

b) La catégorisation de la ligne comme ligne sensible

i. Qu'est ce qu'une ligne sensible ?

Le jeudi 20 janvier 2011, Guillaume Pepy, Président de la SNCF, annonce la mise en place d'« un plan de renforcement de la qualité de service » sur 12 des lignes qu'exploitent la SNCF. Appelées à l'origine lignes « malades » puis rebaptisées lignes sensibles, ce plan vise à lutter contre les problèmes constants de régularité que connaissent certaines lignes. Lancés en mars 2011 et pour une durée de 2 ans, chaque ligne a son propre plan d'actions avec des solutions adaptées au profil et aux problèmes de chacune. (*La SNCF présente son plan d'urgence pour les douze "lignes malades"*, Le Monde.fr, 2011).

Pourquoi ce plan ? La SNCF a fait face à divers constats qui se cumulent et engendrent des problèmes de régularité : hausse constante de l'offre et de la croissance du trafic, vieillissement et saturation des infrastructures, multiplication des causes externes (vol de câbles, suicides, etc.) mais aussi renouvellement inachevé du matériel roulant. La SNCF a alors deux objectifs concernant ces plans :

¹ SNCF, 2011. Passage aux nouveaux horaires 2012 en Région Centre, 21 novembre 2011.

- Améliorer de façon progressive et durable la qualité de service et notamment la régularité de ces 12 lignes.
- Améliorer la satisfaction du client en matière de régularité et d'information en situation perturbée (SNCF, 2011a).

ii. La régularité comme motif de sélection

Le choix de ces 12 lignes s'est effectué selon 4 critères : l'état du matériel roulant, l'état de l'infrastructure, la rigidité d'exploitation et l'exposition aux causes externes (SNCF, 2011a).

La ligne Paris-Orléans-Tours a alors été choisie pour faire partie de ce plan de renforcement. Plusieurs raisons à cela. Tout d'abord, selon M. BRETON, responsable clientèle de l'axe Paris-Orléans-Tours à la SNCF, cela s'explique par le fait que cette ligne a connu de mauvais chiffre de régularité par le passé. Cela est problématique d'autant que ce critère s'avère être essentiel pour des usagers navetteurs.

Cependant, ce n'est pas la seule raison. La ligne a également connu des problèmes de fiabilité et de disponibilité du matériel. En effet, celui-ci s'avère particulièrement vétuste, notamment les locomotives qui sont à l'origine de la majeure partie des problèmes de régularité (BRETON Romain, 2012).

L'infrastructure est également un sujet problématique sur cette ligne (GRASSART Pascal, 2012b). Le réseau de la Région Centre n'est pas en bon état et il y a un fort besoin d'améliorer la qualité des infrastructures (*Grâce au cadencement, RFF veut tracer ses sillons*, La Nouvelle République, 2012). Une rénovation de l'infrastructure d'autant plus nécessaire que la ligne connaît certains points noirs où la circulation s'avère de plus en plus engorgée. Ces points noirs correspondent aux complexes ferroviaires entre Saint-Pierre-des Corps et Tours et entre les Aubrais et Orléans (GRASSART Pascal, 2012b).

iii. L'Etat et la SNCF comme porteurs du projet

La SNCF n'est pas le seul porteur de ce plan de renforcement de la qualité de service. Sont associés à ce plan l'AOT de la ligne, soit l'Etat, et RFF pour ce qui relève de l'infrastructure. L'Etat a d'ailleurs une double implication puisque le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement et le Secrétaire d'Etat chargé aux Transport participent aux plans de renforcement de la qualité de services des 12 lignes dont l'Etat n'est pas forcément AOT (SNCF, 2011a).

Dans le cadre de sa qualification de ligne sensible, la ligne Paris-Orléans-Tours a fait l'objet d'un audit en mars 2011 dans le but d'observer les moindres dysfonctionnements de la ligne. Ainsi la ligne et tous les trains y circulant sont observés « à la loupe » (BRETON Romain, 2012). Les résultats de cet audit sont ensuite discutés avec chaque acteur majeur : RFF, l'Etat, les associations des usagers et les cheminots (DAMAS Jacques, 2012). Ce travail a permis la mise en place d'un plan d'actions par la

SNCF se basant sur quatre domaines : le matériel roulant, l'information aux voyageurs, l'exploitation dans les nœuds ferroviaires et les travaux d'infrastructures¹.

Avec ce plan d'actions, la SNCF a alors développé des objectifs spécifiques à la ligne : améliorer la régularité avec 93% des trains à l'heure ou dans les 10 minutes (objectif supérieur à celui de l'ensemble des TET), améliorer la composition des trains pour qu'elle soit en cohérence avec la demande et améliorer l'information en cas de situations perturbées. L'objectif est également de se rapprocher de ces clients avec une volonté de transparence (BRETON Romain, 2012), objectif qui se traduit la mise en place du blog Ma ligne Intercités Paris-Orléans-Tours comme interface de discussion entre les usagers et la SNCF.

iv. Un plan de renforcement de la qualité de services qui semble porter ses fruits

➤ Une régularité en progression

La Régularité fut l'un des points problématiques de la ligne Paris-Orléans-Tours, à l'image des autres lignes sensibles. Et à l'image des 11 autres lignes, la ligne Paris-Orléans-Tours connaît une amélioration de ces chiffres en termes de régularité. Cette hausse est de 1,6 point entre 2010 et 2011 passant ainsi d'une régularité de 88,2% à une régularité de 90%. Bien que cette hausse soit moindre par rapport à l'ensemble des lignes sensibles (hausse de 3 à 7 points)², elle correspond cependant à la hausse globale que connaissent l'ensemble des TET. L'objectif de 93% n'est cependant pas encore atteint par la ligne contrairement à celui de la convention d'exploitation des TET.

	mesure	cumul2010	cumul2011	delta
Ensemble IC	pondleminusa 10'	88,2%	89,4%	1,3%
IC Paris Caen Cherbourg	pondleminusa 10'	85,9%	89,5%	3,6%
IC Paris Orléans Tours	pondleminusa 10'	88,2%	90,0%	1,8%
IC Paris Amiens Boulogne	pondleminusa 10'	88,7%	94,0%	5,3%
Téoz Paris Clermont	pondleminusa 10'	85,0%	88,8%	3,8%

Figure 15 : Amélioration de la régularité des LET sensibles entre 2010 et 2011³

Le plan d'actions de la ligne semble donc pour l'instant porter ces fruits pour l'année 2011 et tend à répondre aux objectifs fixés.

¹ Blog Intercités Paris-Orléans-Tours, *L'audit de la ligne et ses suites (épisode 1)*, 28 octobre 2011, sur <http://maligne-intercites.com/tours-orleans-paris/2011/10/28/1%E2%80%99audit-de-la-ligne-et-ses-suites-episode-1/>

² (GRASSART Pascal, 2012a)

³ (GRASSART Pascal, 2012b)

A partir de 2012, la mesure de la régularité évolue pour la ligne. Sont dorénavant prises en compte la régularité de la ligne Paris-Orléans et la régularité de la ligne Paris-Blois-Tours. Deux constats peuvent ainsi être effectués : des chiffres de régularité en baisse sur les premiers mois de 2012 et une différence nette entre les deux lignes. Cette baisse de régularité, notamment pour le mois de février et de mars 2012, s'explique par la période de grand froid qui a sévi pendant ces deux mois ; les locomotives n'ont pas résisté à ce froid entraînant l'arrêt de certaines et une limitation de la vitesse des trains. Des dysfonctionnements relatifs à l'infrastructure ont également été notés (SNCF *blog Intercités Paris-Orléans-Tours*, 2012). Quant à la différence de régularité entre les deux lignes, celle-ci est importante, notamment durant cette période de grands froids. Cela justifie que le tronçon Orléans-Tours s'avérait être le plus problématique et peut justifier la réorganisation de la ligne en décembre 2011. Cette réorganisation des lignes évite tout report de retards de la première liaison sur l'autre liaison. Cela concerne notamment les navetteurs orléanais, dont le critère prépondérant est la régularité (SNCF, 2011b).

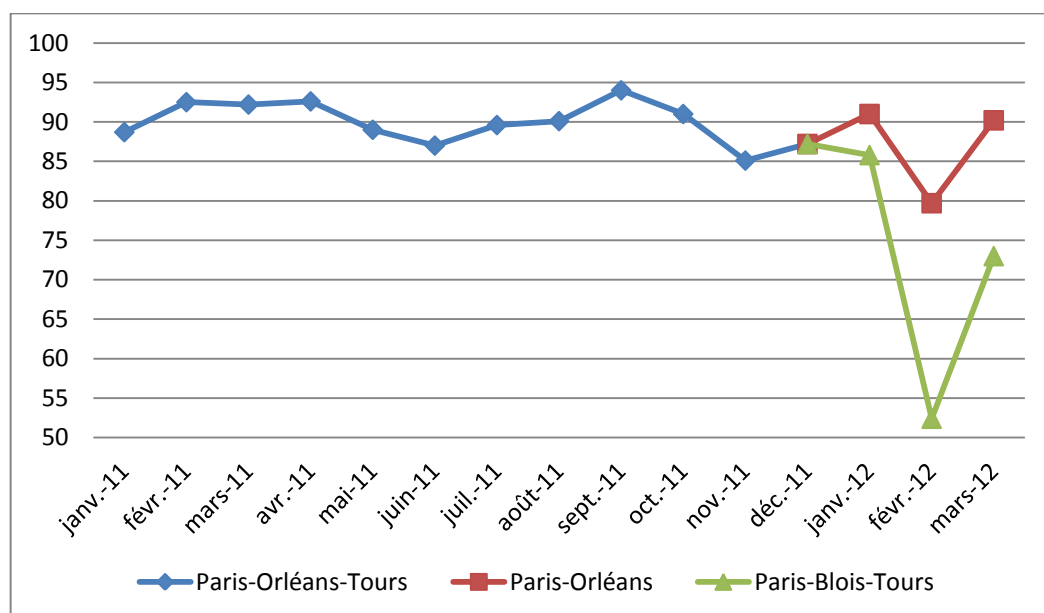


Figure 16 : Pourcentage des trains réguliers sur la ligne Paris-Orléans-Tours entre janvier 2011 et mars 2012¹

Jean-François TROIN, représentant de la FNAUT en Région Centre, estime qu'il est trop tôt pour s'exprimer sur les problèmes de régularité en ce début d'année du fait que l'ensemble des horaires des trains en Région Centre ont été modifiés avec la structuration du graphique en 2012 et que cette période peut entraîner des dysfonctionnements temporaires liés à la mise en route de ces nouveaux horaires.

➤ Une rénovation du matériel roulant actée

Dans le cadre de ce plan de renforcement de la qualité de service, des actions ont été menées concernant le matériel roulant de la ligne Paris-Orléans-Tours, en accord avec l'Etat. Deux types d'actions ont été mises en œuvre : des actions à court terme

¹ Chiffres SNCF du blog Intercités Paris-Orléans-Tours : <http://maligne-intercites.com/tours-orleans-paris/>

intervenant au cours de l'année 2012 et des actions à plus long terme dont l'échéance est 2014.

Concernant les actions à court terme, il s'agit principalement de régler le problème des locomotives vétustes à l'origine de la plupart des pannes. Cela va d'ailleurs dans le sens de ce qu'affirme la MAOTET en disant que « l'urgence concerne les locomotives » (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

La première mesure vise à louer du matériel roulant supplémentaire et notamment des locomotives dédiées à l'origine au FRET afin d'avoir plus de souplesse concernant la gestion des aléas. Deux locomotives de réserves seront mises en place de part et d'autres de la ligne afin toujours de gérer les aléas et l'éventuelle défection d'une locomotive. Il est à noter que ces locomotives se trouveront en gare d'Orléans et de Paris, mais ne concerne pour l'instant pas la gare de Tours, ce qui peut s'avérer problématique pour la ligne Paris-Blois-Tours qui connaît des retards plus conséquent. (Blog Intercités Paris-Orléans-Tours, *L'audit de la ligne (épisode 2) : LE MATÉRIEL ROULANT*, 2012).

Les autres actions à court termes ont attiré à la maintenance des locomotives. L'organisation des rendez-vous de maintenance pour les locomotives sera revue afin d'anticiper au mieux les dysfonctionnements que ces locomotives seraient amenées à rencontrer. Dans le même temps un centre de maintenance sera mise en place aux Aubrais. Il aura pour but de s'occuper des petites opérations de maintenance et d'accroître la réactivité des équipes en cas de dysfonctionnements (Blog Intercités Paris-Orléans-Tours, *L'audit de la ligne (épisode 2) : LE MATÉRIEL ROULANT*, 2012).

Concernant les actions à long terme, elles ont attiré aux voitures de passagers. En effet, depuis janvier 2012, la SNCF et l'Etat ont lancé une opération de rénovation de l'ensemble des 161 voitures CORAIL utilisées sur la ligne et partagées avec la ligne Paris-Bourges-Montluçon. Cette opération est prévue pour se dérouler sur les trois années à venir (BRETON Romain, 2012). Parallèlement à cette rénovation, l'ensemble du parc va être homogénéisé afin de faciliter la formation des trains et d'avoir une gestion simplifiée du parc de voitures (Blog Intercités Paris-Orléans-Tours, *L'audit de la ligne (épisode 2) : LE MATÉRIEL ROULANT*, 2012).

➤ Une rénovation de l'infrastructure

Concernant l'infrastructure, il en est du ressort de RFF. Dans un cadre partenarial, la SNCF et RFF ont mis en place différentes mesures afin d'améliorer les infrastructures en Région Centre. RFF va en effet investir entre 2008 et 2018 près de 450 millions d'euros¹ destinés à la rénovation de la ligne Paris-Blois-Tours.

Ces investissements ne concernent pas uniquement les rails et la signalisation ferroviaire. RFF a commencé les travaux de rénovation du Grand Hall Voyageurs de la ville de Tours depuis janvier 2011, et ce jusqu'en septembre 2012 afin d'« améliorer le confort des usagers et de préserver la singularité du bâtiment »². Ce projet d'un

¹(Grâce au cadencement, RFF veut tracer ses sillons, La Nouvelle République, 2012)

²(RFF. Les projets en Centre-Limousin)

montant de 10 millions d'euros est financé à 89% par RFF et à 11% par la branche Gare&Connexions de la SNCF.

Enfin un des points sensibles concerne l'accès au centre de maintenance de Paris-Messina auxquelles sont affectées les locomotives et les voitures de voyageurs de la ligne Paris-Orléans-Tours. Les voies de service du site étant vétustes, cela diminue les capacités du site et la réactivité des équipes. Dans ce cadre, les voies de service du site sont actuellement en rénovation et ce jusqu'en 2014 (Blog Intercités Paris-Orléans-Tours, *L'audit de la ligne (épisode 2) : LE MATÉRIEL ROULANT*, 2012).

➤ Une réorganisation de la ligne justifiée

La réorganisation de la ligne Paris-Orléans-Tours en deux lignes rentre aussi dans ce cadre. L'audit a révélé des problèmes de composition des trains, qui, en période de pointes, avaient une capacité insuffisante. La mise en place du service annuel 2012 a été l'occasion d'approfondir l'étude de la demande en période de pointe.

La SNCF peut maintenant proposer des trains en accord avec la demande des usagers. En effet, sur le Val de Loire (axe Orléans-Tours), il n'est possible de produire des trains que de 12 voitures maximum. Alors que dans la région parisienne, les trains peuvent être composés de 16 voitures maximum. Or la plus grosse demande concernant les navetteurs orléanais, la séparation de la ligne permet de proposer des trains de 16 voitures sur le tronçon Paris-Orléans, augmentant ainsi la capacité des trains. (BRETON Romain, 2012) Cela concourt à résoudre les problèmes de sous composition des trains.

En outre, cela permet aussi de faciliter les flux sur une ligne relativement chargée et de désengorger certains points noirs comme le complexe Les Aubrais-Orléans. (BRETON Romain, 2012).

Cela diminue enfin les risques liés à la production des trains en gare d'Orléans. En effet, avant la séparation de la ligne en deux, il y avait nécessité de produire un nouveau train en gare d'Orléans, avec tous les risques de retards que cela peut engendrer, car celle-ci est une gare terminus. (BRETON Romain, 2012)

Enfin, le dernier avantage de cette réorganisation concerne les habitants de Blois, le trajet est ainsi raccourci, mettant Blois à 84 minutes de Paris. (SNCF, 2011b)

12. Une séparation de la ligne justifiée mais qui engendre de nouvelles contraintes

a) L'inadaptation des nouveaux horaires

Si la réorganisation de la ligne et la mise en place du service annuel 2012 ont eu pour objectifs de mieux répondre à la demande, ils font également apparaître pour la ligne de nouveaux problèmes. Dorénavant, ce sont ces nouveaux horaires qui posent problèmes aux usagers de la ligne et ne semblent pas correspondre à leurs besoins. La

clientèle étant principalement une clientèle de navetteurs, la demande en train pour la ligne est aux alentours de 7h ou 8h pour l'aller vers Paris et 17h à 19h pour le soir. Depuis les nouveaux horaires, les usagers se plaignent de voir leur journée rallongée devant partir plus tôt le matin et plus tard le soir (TROIN Jean-François, 2012).

En regardant la fiche horaire de la ligne d'un peu plus près, on s'aperçoit que trois trains sont proposés entre 7h et 9h au départ d'Orléans vers Paris, ainsi que deux liaisons TER effectuant le même trajet. Pour les retours, on dénombre cinq trains au départ de Paris vers Orléans en semaine entre 16h30 et 19h, avec deux retours supplémentaires le vendredi. Une liaison TER Paris-Orléans est également proposée dans la semaine. Cela s'avère être une offre qui peut être considérée comme appropriée à la demande de 70% des usagers, soit les navetteurs d'Orléans.

Cependant, la situation n'est pas la même concernant la ligne Paris-Blois-Tours. Aucun train n'est proposé de Tours vers Paris entre 7h et 9h, le premier train partant de Tours à 6h22 et le deuxième à 9h38. En soirée, l'offre est un peu plus étoffée entre 16h30 et 19h au départ de Paris vers Tours avec deux trains proposés. Il semble donc que les nouveaux horaires ne soient pas adaptés, pas pour l'ensemble des usagers, mais plutôt pour les tourangeaux et la possible clientèle de navetteurs. Cela peut s'expliquer par l'offre en TGV relativement importante (8 allers-retours quotidiens¹) qui permet de faire Paris-Tours en une heure contre deux heures avec les TET.

b) Une desserte des territoires plus assez fine ?

L'autre point de critique des associations d'usagers concerne la desserte du territoire par la ligne Paris-Blois-Tours. Cette ligne n'a plus une desserte aussi fine du territoire qu'auparavant, la ligne ne desservant maintenant que les grandes ou moyennes gares. « [Les] petites gares ne sont plus desservies directement depuis Paris alors qu'avant elles étaient desservies une à deux fois par jour dans chaque sens [...] Il n'y a plus une finesse de la desserte, c'est donc une forme de recul » (TROIN Jean-François, 2012).

Ces propos semblent corroborés par la Convention relatif à l'exploitation des TET. En effet, dans l'annexe 2 de la convention, soit le schéma de dessertes défini par l'Etat, il est stipulé que la ligne, en plus des gares actuelles qu'elle dessert, doit desservir les gares de Meung-sur-Loire, Beaugency, Mer et Onzain. Seule la desserte de la gare Amboise, considérée comme d'intérêt régional a été maintenue pour les TET Paris-Blois-Tours. Cela va donc à l'encontre de l'objectif de stabilisation des dessertes souhaité pour ces TET et contraire à la logique d'aménagement de territoire de ces LET.

Cependant, la réorganisation de la ligne a favorisé la desserte mixte du territoire. Dorénavant, à l'issue de leur trajet Paris-Orléans, les usagers devront changer de trains en gare d'Orléans et emprunter un TER Orléans-Tours qui dessert ces plus petites gares. Cette mixité est justifiée par Sylvie PUTCRABEY, directrice de la LET Paris-Granville: « Ce n'est pas la vocation première des TET, qui ont plutôt une vocation à desservir des villes moyennes, d'importance régionale ». L'idée est d'alors chercher une meilleure connexion avec le réseau TER (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). En

¹ (SNCF, 2011b)

outre, Patrick Josse, représentant de RFF, affirmait dans les comités de lignes précédant la mise en place du service annuel 2012, qu'ils avaient privilégié « le sens des pendulaires »¹, c'est-à-dire les liaisons directes vers Paris ou des retours plus directes et rapides vers Orléans, Blois et Tours, par rapport à la demande qui avait été faite.

Cela est en adéquation avec les perspectives d'évolution que souhaite l'Etat pour ces TET. Il s'agit alors de renforcer l'articulation entre les offres TET et TER. (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). La desserte des grandes gares semblent donc privilégier pour les TET, en renforçant les correspondances avec le réseau TER.

c) Des ruptures de charges préjudiciables

Pour les usagers voulant s'arrêter en gare d'Onzain et de Mer, ils ont dorénavant une correspondance qui leur est imposée en gare d'Orléans. Or cette obligation de correspondance implique une rupture de charges² pour l'utilisateur, rupture de charges qui « préjudiciable pour l'utilisateur, notamment pour la clientèle de loisirs composée de personnes âgées » (TROIN Jean-François, 2012).

La deuxième problématique concernant cette desserte mixte est le fait qu'il n'y ait dans ce cas non pas une mais deux AOT différentes et un exploitant. Il est nécessaire alors d'avoir une entente entre ces différentes parties afin de définir au mieux les réticulaires et de minimiser les conséquences de ces ruptures de charges. L'Etat n'a pas été associé dans la définition de ces réticulaires pour une raison : la définition des horaires des TER Centre pour le service annuel de 2012 a été effectuée avant que l'Etat ne devienne AOT des TET (MORIN Bruno, 2012) et n'a donc pu être impliquée. Il s'agit alors de la Région Centre mais surtout de la SNCF et de RFF, porteur du projet qui a effectué la plupart des choix dans une optique de création de rendez-vous³ (MORIN Bruno, 2012).

13. L'implication de la Région Centre

a) Une participation indirecte de la Région Centre sur la ligne Paris-Orléans-Tours

Dans le cadre de l'articulation des TER Orléans-Tours avec les TET Paris-Orléans, l'objectif de la Région Centre a été d'avoir le meilleur réticulaire possible entre les deux lignes. Celui-ci est actuellement de 8 minutes ce qui est intéressant puisque qu'il serait même préférable d'avoir un réticulaire de 10 minutes. A titre de comparaison, la Région Centre n'a pu avoir qu'un réticulaire de 19 minutes entre la ligne Paris-Orléans et la ligne Orléans-Vierzon, « ce qui n'est pas idéal » (MORIN Bruno, 2012).

¹ Blog TER Orléans-Tours, 30 mai 2011 sur <http://www.maligne-ter.com/orleans-tours/index.php?post/2011/05/30/CLAD-%3A-compte-rendu-succinct-et-pr%C3%A9sentation-du-projet-de-grille-horaires>

² Une rupture de charge est une étape d'un déplacement pendant laquelle les passagers vers être transférer d'un véhicule à un autre, immédiatement ou après un temps d'attente.

³ Rendez-vous : il s'agit de permettre aux trains (TET, TGV, TER) de se retrouver à des moments réguliers en gare afin qu'ils puissent s'échanger des passagers (POLLET Benjamin, 2011).

La Région a également investi dans le renouvellement du matériel roulant pour la ligne TER Orléans-Tours. En 2008, elle fait l'acquisition de trois nouvelles rames pour la somme de 14 millions d'euros. Il s'agit de rames automotrices électriques ZGC de grandes capacités complétant ainsi le parc actuel qui atteint maintenant 10 rames neuves. Ce matériel est alors utilisé sur la ligne Tours-Vierzon et Orléans-Tours. (Conseil Economique et Social de la Région Centre, 2007).

Concernant l'infrastructure, la Région n'a pas fait d'investissements sur la ligne Orléans-Tours ces dernières années. De manière plus générale, la Région a réalisé peu d'investissement sur cette ligne excepté l'achat de ces nouvelles rames. En effet, les priorités et les projets en matière de transport régional ne concernent pas la ligne Orléans-Tours.

b) Les projets de la Région en matière de ferroviaire

La Région concentre ses investissements sur deux grands projets. Avec comme optique d'augmenter l'offre de 50% d'ici à 2020, la priorité du Président du Conseil Régional Centre en matière de transport ferroviaire concerne la réouverture de deux lignes TER : Chartre-Orléans et Châteauneuf-Orléans (MORIN Bruno, 2012). Concernant la ligne Chartre-Orléans, une deuxième phase de travaux a été récemment actée concernant la remise à niveau de la voie Chartre-Voves par la signature d'une convention de financement entre l'Etat et la Région de 67,5 millions d'euros. Ces travaux devraient permettre d'ouvrir une première ligne TER aux voyageurs Chartre-Tours via le tronçon Chartre-Voves et l'actuelle ligne Dourdan-La Membrolle d'ici 2014. A terme, le souhait est de prolonger le tronçon Chartre-Voves afin de relier Chartre à Orléans. Concernant la réouverture de la ligne Châteauneuf-Orléans, celle-ci est actuellement en phase d'avant projet. Longue de 27 km, cette ligne permettra de relier les communes de l'Est de l'agglomération orléanaise au centre-ville d'Orléans et d'offrir une alternative à la voiture pour les déplacements domicile-travail (Région Centre, 2012).

Le deuxième projet concerne les étoiles ferroviaires de Tours et d'Orléans. Les deux agglomérations ayant connu une dynamique de périurbanisation importante ces dernières années, des études prospectives sont actuellement en cours afin d'étudier une possible mise en œuvre d'un transport périurbain TER et de comprendre quel pourrait être l'impact de l'augmentation de l'offre périurbaine sur le transport régional (MORIN Bruno, 2012). Le but à terme est de redéfinir l'offre TER à l'horizon 2030 de ces deux agglomérations et les investissements que ça nécessitera (Région Centre, 2011b).

La Région Centre a également d'autres projets en matière de transport ferroviaire. Il s'agit de la remise à niveau de la ligne Blanc-Argent et Paris-Châteaudun, le renouvellement du matériel roulant de la ligne Paris-Chartre-Le Mans avec l'achat de 14 nouvelles rames modernes et l'information aux voyageurs avec la mise en place de 77 afficheurs dans les gares de la Région (Région Centre, 2011b).

La Région Centre n'a donc pas envisagé d'investissements qui pourraient avoir attrait à la LET Paris-Orléans-Tours ou la ligne TER Orléans-Tours. Cela peut s'expliquer du fait que la LET Paris-Orléans-Tours soit classée comme ligne sensible et fasse l'objet

d'un plan de renforcement de la qualité de service porté par l'Etat et la SNCF, mais aussi que la Région possède une bonne accessibilité de cette partie du territoire, avec la LGV Atlantique et l'autoroute A10. Enfin, cela vient également, à l'image des autres Régions, d'une capacité d'investissements de plus en plus limitée, nécessitant une priorisation des différents projets.

c) Une capacité d'investissements de plus en plus limitée

Avec 2184 km de lignes exploitées, la Région Centre est la deuxième région française possédant le plus d'infrastructures ferroviaires sur son territoire. Cela représente 7,35% des lignes exploitées sur le territoire national métropolitain¹. Sur ces 2184 km de lignes circulent chaque jour 368 TER pour une fréquentation en 2010 de 878 300 000 voyageurs.km, soit la 3^{ème} meilleure fréquentation de toutes les régions métropolitaines françaises (LAVAL Patrick, 2012).

Le réseau TER de la Région Centre est donc un réseau important. Malgré cela, la Région continue de développer les infrastructures ferroviaires avec la volonté de rouvrir de nouvelles lignes, comme il a été vu précédemment. En 2010, la Région a utilisé 9,87% de ses ressources dans les infrastructures ferroviaires, ce qui fait de la Région la 4^{ème} région française en termes d'investissements dans les infrastructures (LAVAL Patrick, 2012). De manière plus générale, la Région consacre 21% de son budget dans sa politique de Transports et Déplacements, dont le transport ferroviaire représente les ¾ des dépenses (Région Centre, *Budget Régional*).

Cependant, les ressources pour financer le transport ferroviaire régional vont être de plus en plus limitées. En effet, alors que le budget de la Région Centre s'avère stable, la part consacrée aux transports ne cesse d'augmenter, de près de 7,58% chaque année, montrant que les dépenses en terme de transport et notamment transport ferroviaire prennent de plus en plus d'importance.

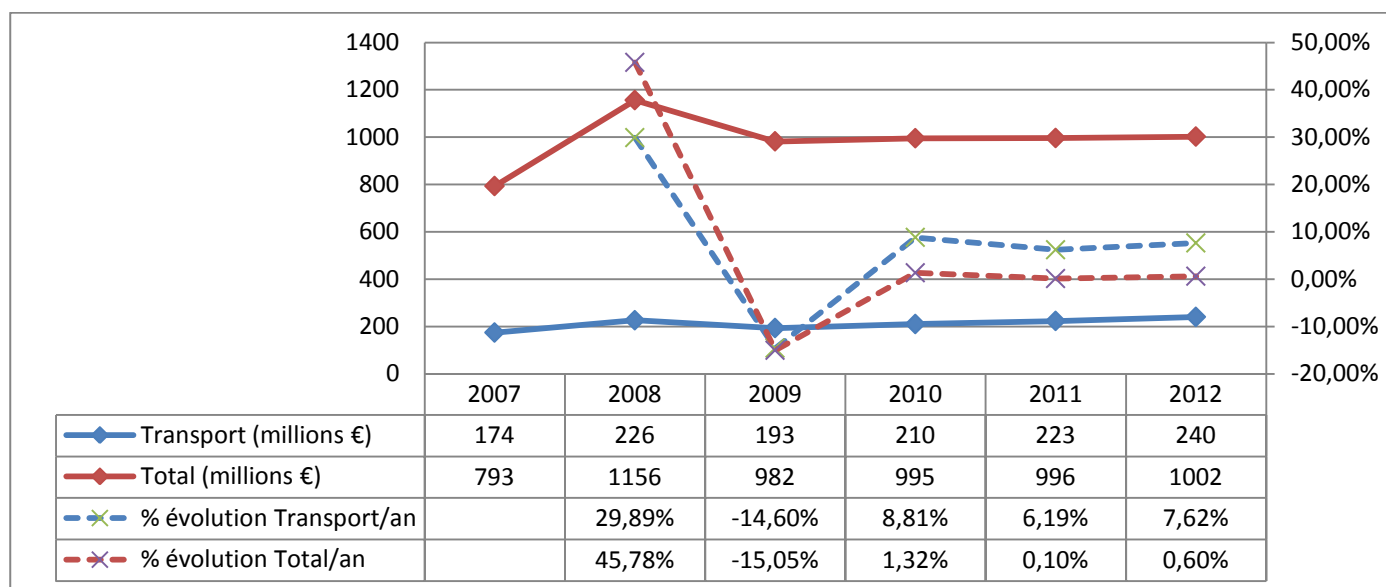


Figure 17 : Evolution du budget de la Région Centre entre 2007 et 2012²

¹ Base de données INSEE, source : RFF, 2010

² Réalisation : LEPETIT Xavier, 2012. Source : (Région Centre, Budget Régional), (Région Centre, 2011a)

Dans le même temps, les ressources de la Région s'avèrent de plus en plus contraintes. En effet, la dotation de décentralisation TER de l'Etat aux collectivités territoriales pour la période 2011-2013 est gelée¹, et l'augmentation pour 2010 avait été très minime (+0,13%). Les Régions doivent alors compenser le désengagement de l'Etat et assurer une partie du financement des TER sur leur fond propre (SETRA, 2009). Cela s'avère problématique d'autant plus que les Régions n'ont plus, depuis 2009, de ressources fiscales propres et la capacité de lever l'impôt direct, permettant de financer l'exploitation des services TER dont le coût augmente chaque année (ARF, 2012).

Cette capacité de financement problématique peut alors expliquer l'absence d'investissements sur la ligne Orléans-Tours.

2. La ligne Paris-Granville

20. Une ligne non rentable mais essentielle pour la Région

La ligne Paris-Granville est une LET de 328 km qui permet de relier la Région Basse-Normandie (Orne, Manche) à la Région Parisienne. Outre ces deux départements, la ligne traverse également le département de l'Eure et Loire (Centre) et de l'Eure (Haute-Normandie). Le temps de parcours est d'environ trois heures, en fonction du nombre de gares desservies qui sont au nombre de 12, soit près du double du nombre de gares desservies par la ligne Paris-Orléans-Tours. Il s'agit des gares de : Paris-Montparnasse, Versailles, Dreux, Verneuil-sur-Avre, L'Aigle, Surdon, Argentan, Briouze, Flers, Vire, Villedieu-les-Poêles, Folligny et Granville. Bien que ce nombre de gares desservies soit beaucoup plus important, cela ne représente qu'une population de 198 363 personnes².

¹ (2010. *Gel des dotations de l'Etat aux collectivités locales pendant trois ans*, Le Monde.fr)

² (INSEE, 2008) – Population des communautés de communes possédant sur son territoire possédant sur leur territoire une gare desservies par la ligne Paris-Granville, hormis Paris et Versailles.



Figure 18 : Localisation de la ligne Paris-Granville et des gares qu'elle dessert¹

La ligne ferroviaire Paris-Granville est une infrastructure qui s'avère essentielle pour le territoire. Au contraire de la région Centre, elle est la seule infrastructure importante qui permette de relier le Sud du territoire bas normand à l'Île-de-France. En effet les grandes infrastructures routières et autoroutières relient les grandes villes régionales avant de se diriger vers Paris délaissant ainsi le Sud du territoire. Seule une départementale, la D924, traverse le Sud Manche et l'Orne d'Est en Ouest.

Concernant une possible desserte de la Région par la Grande Vitesse, un vaste débat public a été lancé par le Président de RFF d'octobre 2011 à février 2012 avec l'ensemble des collectivités locales afin de connaître leurs attentes. Rentrant dans le cadre du Grand Paris, la ligne nouvelle Paris-Normandie a pour but de relier les grandes capitales régionales que sont Le Havre, Rouen et Caen à l'Île de France en 1h15 d'ici à 2020 (RFF, *Les nouvelles lignes*). Bien que le projet permette de renforcer l'accessibilité de la Région Basse-Normandie, il ne concerne que la partie Nord du territoire et l'impact risque d'être moindre pour la LET Paris-Granville.

¹ Réalisation : LEPETIT Xavier, Fond de carte : RFF, Le réseau ferré en France, 2011

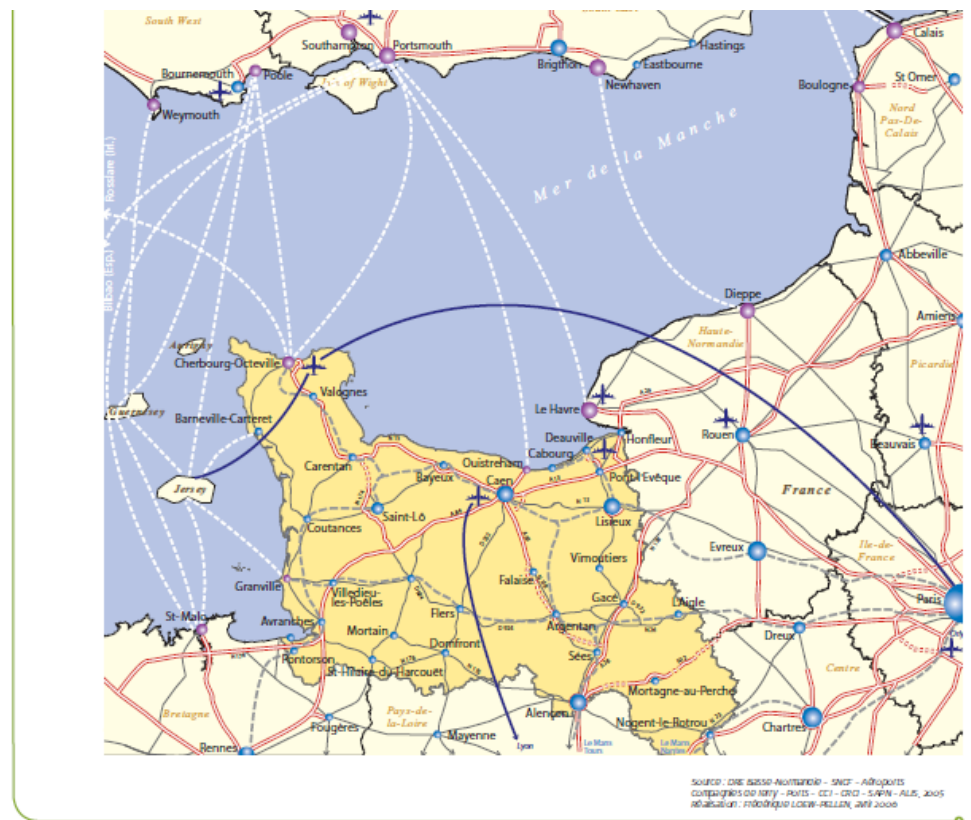


Figure 19 : Infrastructures de transport en Basse Normandie¹

75 allers-retours par semaine sont effectués sur la ligne Paris-Granville transportant ainsi 15 000 personnes. Or ces 15 000 personnes représentent un petit flux, la fréquentation de la ligne n'est pas très importante et à ce titre, la ligne n'est donc pas rentable (PUTCRABEY Sylvie, 2012). Ce déficit d'exploitation se chiffre à hauteur de 8 millions d'euros par an². Cette faible fréquentation peut s'expliquer par le profil des usagers de celle-ci. Il s'agit d'une clientèle Privé/loisirs, ce qui signifie qu'elle utilise le train en fin de semaine, en général des personnes travaillant sur Paris mais originaires de la région bas normande qui rentrent le week-end pour voir de la famille ou passer le weekend sur la côte normande (PUTCRABEY Sylvie, 2012) (COLAS Jean-Yves, 2012). A ce titre, la fréquence est accrue le week-end, avec deux allers-retours de plus le vendredi soir en direction de Granville et deux allers-retours le dimanche soir en direction de Paris. Le reste de la clientèle sont des usagers qui se rendent sur Paris pour travailler en semaine, mais leur nombre est beaucoup moins important (PUTCRABEY Sylvie, 2012).

¹ Source : Conseil Régional de Basse-Normandie, Schéma Régional d'Aménagement de Développement du Territoire, 2007

² (Région Basse Normandie, 2009a)

21. La ligne Paris-Granville, une ligne particulière

a) Une desserte fine du territoire

La première particularité de la ligne Paris-Granville concerne la finesse de la desserte du territoire. En effet, la ligne compte 12 gares où les TET s'arrêtent, ce qui est un nombre relativement important. Or ces gares n'ont pas toutes le même degré d'importance. Sur les 12 gares, seules trois gares, hormis Paris-Montparnasse, sont considérées comme gare Grande Ligne (Versailles, Granville et Dreux). Les autres gares revêtent une importance régionale, voire moindre. Trois des 12 gares desservies sont considérées comme des gares de proximité.

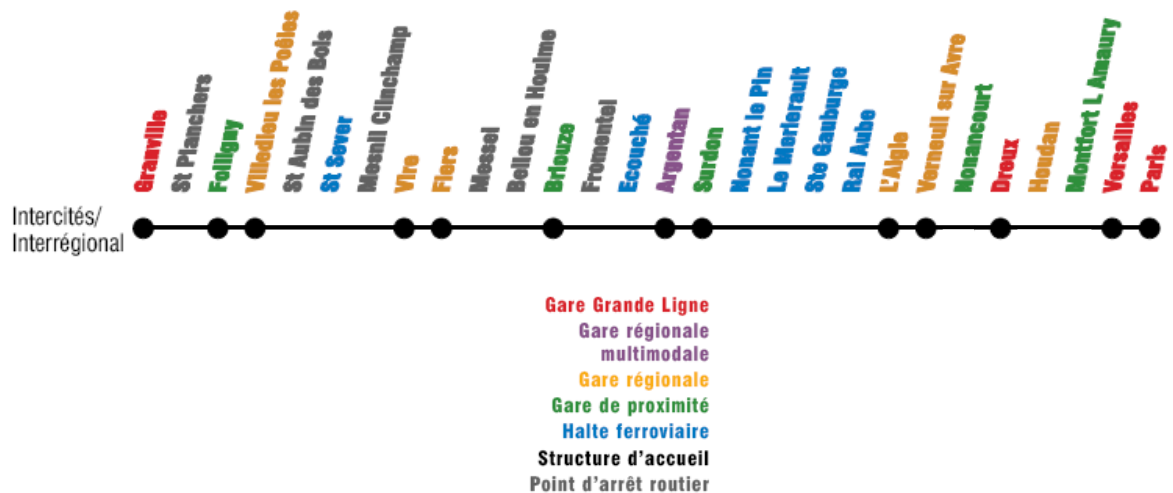


Figure 20 : Classification des gares desservies par la ligne Paris-Granville¹

Or c'est la desserte de ces petites gares qui est remise en question par la SNCF. Selon Sylvie PUTCRABEY, directrice SNCF de la ligne Paris-Granville, les TET n'ont pas vocation à s'arrêter dans ce genre de gares mais plutôt à desservir les villes moyennes ou d'importance régionale. Elle pose alors la question « si cela est cohérent que ces Trains Intercités desservent ces petites gares, si cela est légitime ».

Si les TET sont amenés à s'arrêter dans ce genre de gares, c'est avant pour des raisons historiques. En effet, la Région a toujours investi sur la ligne Paris Granville et continue d'investir. En échange, la Région a demandé à ce que certaines dessertes soient assurées, montrant qu'il s'agit alors d'une raison politique (PUTCRABEY Sylvie, 2012).

b) La participation de la Région

Comme la souligne Franck FANGET, Directeur du service transports du Conseil Régional de Basse-Normandie, la Région a une position atypique vis-à-vis des LET présentes sur le territoire. Que ce soit, la ligne Paris-Granville ou la ligne Paris-Caen-Cherbourg, la Région a comme volonté d'accompagner ces LET. La Région a donc fait des investissements sur la ligne que ce soit en matière d'infrastructures ou même de matériel roulant.

¹ (Région Basse Normandie, Egis Rail, 2009)

L'ensemble des projets dans lesquels la Région a investi sont déclinés au sein du « Plan Rail 2020 » qui détaillent les ambitions, la stratégie de la Région et les projets pour chacune des lignes du territoire, quelles soient sous l'autorité de la Région pour les TER ou l'autorité de l'Etat pour les TET. Ce Plan Rail 2020 a été élaboré dans le cadre des Assises régionales du transport ferroviaire, lancées en 2009. Ce plan propose trois grands défis auxquels la Région devra répondre d'ici à 2020 : rendre le train plus simple et plus accessible, anticiper les besoins de déplacements de demain et surtout rapprocher la Basse-Normandie de l'Île-de-France (Région Basse-Normandie, 2009), dont la ligne Paris-Granville est un des principaux leviers actuellement. Ce plan est actuellement en cours de réactualisation et les premiers objectifs et actions sont actuellement en discussion au sein du Conseil Régional (SALZAC Véronique, 2012).

22. Une modernisation de la ligne débutée depuis 1994

a) Le plan de modernisation de la ligne (1994-1999)

Dans les années 1990, les pouvoirs publics avaient pour idée de moderniser la ligne Paris-Granville et visaient ainsi à améliorer la desserte de la partie Sud de la Basse-Normandie, territoire rural, peu dense et mal desservi. La volonté était de soutenir les efforts de développement économique et touristique du territoire. Afin d'encourager ce développement, il était nécessaire d'avoir une meilleure accessibilité du territoire et des liaisons de meilleure qualité avec la Région Parisienne (CGEDD¹, 2009).

Inscrit dans le Contrat plan Etat-SNCF de 1990-1994, le projet a fait finalement l'objet de conventions entre la SNCF et la Région Basse-Normandie signées le 27 juin 1994, la Région voulant un plan plus ambitieux que ce que proposait la SNCF. Ce plan de modernisation de la ligne comportait deux grands volets : un volet relatif au matériel roulant et un volet relatif à l'infrastructure.

Par le biais de cette convention, la Région participe à ce projet ferroviaire à hauteur de 85% concernant les deux volets, soit un investissement de 160 millions d'euros sur les 188 millions que coûtait le projet (RFF, 2009).

Par ce plan, la Région avait trois objectifs principaux concourant à parfaire la desserte du territoire et le développement de la Région :

- Améliorer considérablement le confort du voyageur
- Renforcer la fréquence de la ligne en fin de semaine où la demande est importante
- Diminuer considérablement le temps de parcours de l'utilisateur.

C'est ce dernier point surtout qui a constitué le moteur de ce plan. Le temps de parcours sur la ligne était alors d'environ 3h30. L'ensemble des mesures relatives

¹ Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGDDE) est un organisme rattaché au MEDDTL en charge des procédures d'audit et d'expertise des services placés sous la tutelle du Ministère et pour le compte du Ministère (MEDDTL, http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=12653, 2012).

au matériel et à l'infrastructure avaient pour but de diminuer ce temps de parcours et qu'il puisse descendre en dessous de 3h (RFF, 2009).

Initiés en 1994, les travaux de modernisation de la ligne Paris-Granville avait pour échéance 1999.

i. Un renouvellement du matériel roulant nécessaire

L'un des principaux volets était le renouvellement du matériel roulant afin que celui-ci soit plus fiable mais surtout plus rapide que les anciennes locomotives diesel. Les anciennes voitures CORAIL ont également été remplacées afin d'avoir un matériel plus confortable. La Région a donc financé l'achat de 15 rames automotrices X72500, qui sont généralement considérés comme du matériel de type TER (COLAS Jean-Yves, 2012). L'investissement de la Région pour ces rames se chiffre à hauteur de 72 millions d'euros (RFF, 2009). Mises en service en 1999, elles permettent ainsi de circuler sur la ligne à 160 km/h contre 140 km/h accroissant ainsi la vitesse commerciale (CGDDE, 2009) et par conséquence diminuant le temps de parcours.

Ce parc a été complété en 2007 de quatre nouvelles rames pour un investissement de 19 millions d'euros financées en partie toujours par la Région. Ces 19 rames sont encore utilisées sur la ligne Paris-Granville et constitue le parc actuel de la ligne (PUTCRABEY Sylvie, 2012). Un parc qui est donc beaucoup plus jeune que le parc affrété au TET par la convention.

ii. Une amélioration de l'infrastructure pour accroître la vitesse commerciale

Bien que le nouveau matériel roulant puisse permettre de diminuer le temps de parcours des usagers de la ligne, cela n'a été possible que par l'amélioration de l'infrastructure. L'aménagement des infrastructures vise alors à accroître la vitesse limite de circulation sur la voie, passant d'une vitesse limite de 110-140 km/h à une vitesse limite de 160 km/h. Dans le but de rehausser cette vitesse, il a été nécessaire de mettre en place un système de voie unique à commande centralisée alors que ce système était à double voie auparavant. Ces travaux ont été accompagnés d'une nouvelle signalisation permettant aux trains de circuler à 160 km/h, mais aussi l'adaptation des passages à niveau (RFF, 2009).

L'ensemble de ces travaux ont été chiffrés à hauteur de 116 millions d'euros dont 85 % ont été supportés par la Région (CGEDD, 2009).

b) Une modernisation constatée mais une ligne qui a pourtant mauvaise presse

Dans un premier temps, ce plan de modernisation semble avoir un impact positif sur la ligne puisqu'il a répondu aux objectifs qui avaient été fixés. Bien que le gain en temps de parcours fût moins important que prévu, celui-ci est bien passé sous la barre des 3h comme prévu dans le plan. De même, la fréquence des dessertes a été augmentée en passant de 4 allers retours à 5 allers-retours journaliers (CGEDD, 2009).

Cependant, à partir de 2005, la ligne a connu une dégradation progressive mais importante de la qualité de service. En effet, la SNCF a fait face à diverses « crises de régularité » sur la ligne entre 2005 et 2008 (PUTCRABEY Sylvie, 2012) se traduisant par une perte de 4 points du taux de régularité à 5 minutes des trains (CGEDD, 2009) et le taux de régularité à 10 minutes était alors de 85,1% en 2009¹.

Or la ligne est la seule grande infrastructure de transport au Sud du territoire bas-normand, et à ce titre, elle revêt une grande importance pour les élus et la population. Les différents problèmes de régularité qu'a connu la ligne « a provoqué chez les ornaïs et les manchots un sentiment de négligence [pensant alors] qu'ils n'étaient pas pris en compte » (PUTCRABEY Sylvie, 2012). C'est ce qui explique que « la ligne n'a pas eu bonne presse » auprès de la population malgré ce premier plan de modernisation (COLAS Jean-Yves, 2012).

Face à ce constat et au mécontentement des élus, une négociation bilatérale a été initiée en 2009 entre la Région Basse-Normandie et la SNCF. Cette négociation a alors duré 9 mois et a abouti le 9 décembre 2009 à un accord entre les deux parties portant sur la mise en place de grandes mesures pour la ligne Paris-Granville.

c) L'accord de 2009 entre la Région et la SNCF (2009-2013) : des mesures pour améliorer la qualité de services

i. Un nouveau renouvellement du matériel qui fait débat

Le matériel actuellement en circulation est un matériel considéré comme type TER. Or les lignes TER sont des lignes majoritairement de courtes distances (aux alentours de 50 km) et par conséquent, le matériel TER est prévu pour réaliser des trajets de courtes distances. La ligne Paris-Granville fait plus de 300 km et la question se pose alors sur la capacité des X72 500 à parcourir chaque jour ces 300 km.

Selon Jean-Yves COLAS, représentant régional de la FNAUT, à propos des problèmes de régularité, « c'est plutôt la faute du matériel, les X72 500, qui ne sont pas appropriés pour ces lignes [car] les 328 km de la ligne sont trop importants pour ce type de matériel ». Ces propos sont confirmés par Franck FANGET, directeur du service transports du Conseil Régional Basse-Normandie, qui stipule que « les X72 500 mis en place par la Région sur la ligne Paris-Granville ne semblent pas adaptés à des parcours de 3h ». Cette inadaptation du matériel à ce type de distance demande également une maintenance accrue de celui-ci.

Cet avis n'est pas partagé par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire. La directrice SNCF de la ligne précise que « ce matériel (X72 500) ne fait pas que de la courte distance, il a la capacité de faire de la plus longue distance et sont donc bien adaptés pour la ligne ». Ce matériel est également intéressant car il est assez capacitaire (205 places par rame) avec la possibilité de composer des trains de 1 à 3 rames (PUTCRABEY Sylvie, 2012).

¹ Source : (SNCF. Blog Intercités Ligne Paris-Granville, 2011)

Pourtant, l'analyse des causes de retards semble donner raison à la Région et aux usagers des trains. D'après une étude d'Egis Rail pour le compte de la Région, 33% des retards sont dus au matériel roulant.

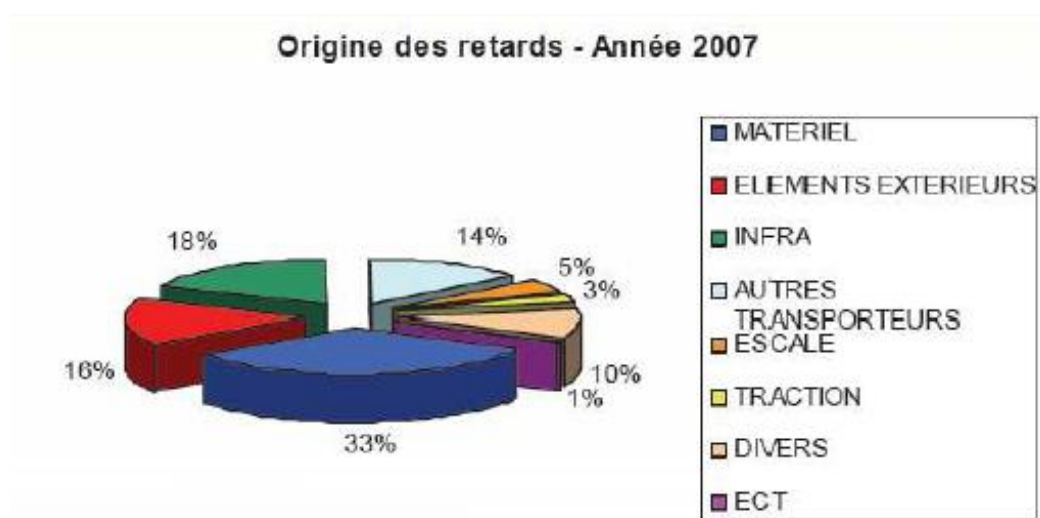


Figure 21 : Origine des retards pour l'année 2007¹

Il est à noter que 18% des retards sont liés à l'infrastructure. Bien que les investissements menés dans le cadre du plan de modernisation de la ligne Paris-Granville ont permis d'améliorer la vitesse commerciale via la mise en place d'une voie unique entre Argentan et Granville, c'est cette même voie unique qui pose problème, entraînant la nécessité de retarder certains trains aux points de croisement (COLAS Jean-Yves, 2012).

Face à ce constat, la Région a décidé d'anticiper le remplacement du matériel roulant actuel avec un matériel plus accommodé au profil de la ligne et de limiter ainsi les problèmes de régularité. 15 rames bi-modes Régiolis, matériel de nouvelle génération, ont été commandées par la Région en 2009 pour circuler d'ici juillet 2013 sur la ligne pour un coût de 148 millions d'euros (FANGET Franck, 2012). Ces rames devraient permettre d'offrir une capacité plus importante, soit un 1/3 de places assises de plus. Les 19 rames actuelles de la ligne seront alors réutilisées par la Région sur ces lignes TER, donc sur de courtes distances, et remplaçant ainsi le matériel TER X4750, matériel d'ancienne génération. La Région a comme optique d'anticiper les besoins futurs de déplacements et être en capacité d'augmenter l'offre et la capacité de ces TER (Région Basse-Normandie, 2009a).

Il est à noter, qu'en parallèle du renouvellement du matériel actuel, est prévu la modernisation des installations de maintenance de la ligne avec la construction d'un nouveau site sur Granville entre 2013 et 2015 pour un coût de 22 millions d'euros (Région Basse-Normandie, 2009b).

¹ Source : (Région Basse-Normandie, Egis Rail, 2006)

ii. Un plan d'actions nommé Réagir

➤ Une refonte de l'organisation des moyens de production

La Région n'est pas la seule instance à agir sur la ligne Paris-Granville afin d'améliorer la qualité de service. En parallèle des nouveaux investissements de la Région, la SNCF a lancé en octobre 2009 un plan de 72 actions, nommé plan « Réagir » et visant à obtenir une qualité de service satisfaisante pour l'utilisateur et « améliorer la réputation de la ligne » (PUTCRABEY Sylvie, 2012). L'objectif est de réduire de 20% les causes d'irrégularité dues à l'opérateur (SNCF Blog Intercités Paris-Granville, *Régularité de la ligne Paris Granville à mi année*, 2010).

Pour répondre à cet objectif, l'ensemble des démarches de production des trains et des moyens de maintenance et de prévention du matériel roulant ont été remises à plat. Ce sont des actions de type préventive plutôt que curative afin d'anticiper tous les dysfonctionnements. De même, ces 72 actions permettent de toucher à toutes les causes de dysfonctionnements possibles et réduire ainsi les causes d'irrégularité dans tous les domaines (PUTCRABEY Sylvie, 2012). En parallèle de ces actions relatives à la production et la maintenance des trains, ce plan d'actions a également fait l'objet d'un partenariat avec RFF concernant le remplacement de certaines pièces en ce qui concerne les rails (SNCF Blog Intercités Paris-Granville, *La régularité en net progrès*, 2011).

Rentrant dans le cadre de l'accord signé entre la Région et la SNCF le 9 décembre 2009, le plan d'actions « Réagir » reste une démarche « volontariste » de la SNCF (PUTCRABEY Sylvie, 2012). Ce plan est également précurseur en la matière puisqu'il présente les mêmes axes de travail que le plan de renforcement de la qualité de service des 12 lignes sensibles apparu 2 ans après et qui fait que la ligne n'a pas été considérée comme ligne sensible (SNCF Blog Intercités Paris-Granville, *Pourquoi Paris-Granville n'est pas dans les 12 lignes malades ?* 2011).

➤ Une progression de la régularité

Le principal objectif du Plan Réagir est de lutter contre les problèmes de régularité de la ligne. En octobre 2010, soit un an après le démarrage de ce plan, 93% des actions ont été mises en place.

Ce plan semble porter ces fruits, puisque les chiffres de régularité des trains Paris-Granville montrent une amélioration de 1,9 point au premier semestre 2010 par rapport à l'année 2009 (87% contre 85,1% en 2009). La période entre mai 2010 et octobre 2010 est plus révélatrice de ces progrès car c'est la première fois que la ligne connaissait une période de 6 mois consécutifs où la ligne affichait une régularité de 90%. Malgré l'épisode neigeux de fin 2010 qui a dégradé les chiffres de régularité pour l'année 2010, les progrès se sont poursuivis jusqu'au premier semestre 2011 avec un chiffre de régularité de 90,7%.¹

¹ Chiffres : (SNCF, Blog Intercités Paris-Granville). Les données de la régularité des trains pour le second semestre 2011 n'ont pu être collectées auprès de la directrice de la ligne ou du blog Intercités Paris-Granville.

Pour le premier mois de 2012, les TET Paris-Granville affichent une régularité de 92,6%, soit plus de 7 points de mieux que par rapport à 2009. Février et mars 2012 connaissent une chute de régularité, mais comme à l'échelle nationale, cela est due à une période de grand froid préjudiciable pour le matériel.

Si la régularité a progressé, ce sont également les causes de régularité qui ont évolué. En effet, si la SNCF s'était engagée à diminuer de 20% les retards qui lui étaient imputables, ces retards ont chuté de 47 % au bout de la première année. Ainsi, aujourd'hui, la première cause des retards de la ligne Paris-Granville est due aux événements extérieurs (chute d'arbre, heurt d'obstacle, etc.) représentant 30% des causes de retards en 2012 contre 16% des causes de retards en 2007 (SNCF, Blog Intercités Paris-Granville).

En conclusion, les 72 actions mises en place dans le cadre de ce plan « Réagir » ont porté leurs fruits, permettant une amélioration de la qualité de service et une baisse des retards sur la ligne, et posant la question d'une réelle nécessité de changer le matériel roulant. Ce constat semble unanime auprès de l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire, notamment chez les usagers et la ligne bénéficie d'une meilleure réputation ces dernières années comparativement aux années précédentes (COLAS Jean-Yves, 2012). Une réputation qui a cependant perduré malgré les améliorations de la régularité dès les premiers mois qui ont suivi la mise en place du plan. Selon la SNCF, ce décalage est légitime, d'autant plus légitime que la SNCF n'a pas été performante lors de l'épisode de grand froid justifiant ainsi une certaine crainte persistante des usagers et montrant les marges de progression encore possible (PUTCRABEY Sylvie, 2012).

d) Une participation de la Région justifiée

Cette partie montre que depuis 1994 la Région Basse-Normandie a beaucoup investi sur la ligne Paris-Granville qui est une LET dont le rôle d'AOT revient à l'Etat. Cette position atypique de la Région s'explique du fait qu'elle est la seule infrastructure d'envergure nationale sur cette partie du territoire et qu'aux yeux des élus, elle a une importance capitale. Or selon la Région, si celle-ci n'investissait pas dans l'infrastructure et le matériel roulant, la qualité de service de la ligne continuerait de se dégrader, l'Etat et la SNCF n'ayant aucune volonté d'agir pour contrecarrer les problèmes de régularité qu'a connu la ligne et garantir une bonne accessibilité du territoire (FANGET Franck, 2012).

Cependant, ces investissements n'étant pas anodins, la Région demande à ce qu'il y ait en retour une visibilité à long terme vis-vis de l'exploitation de la ligne (FANGET Franck, 2012). Une garantie d'exploitation de la ligne que la Région a obtenue dès 2009 dans le cadre de l'accord entre la SNCF et la Région. Cette garantie court alors pour les 20 prochaines années (Région Basse-Normandie, 2009a).

e) La Région comme AOT de la ligne Paris-Granville ?

La Région Basse-Normandie décline, dans son Plan Rail 2020, différentes propositions relatives à l'augmentation de l'offre et souhaite la desserte de nouvelles gares via la ligne Paris-Granville, ce qui en temps normal relève de la compétence de

l'Etat.

Comme le rappelle Sylvie PUTCRABEY, la Région n'est pas AOT de la ligne et à ce titre n'a aucune légitimité concernant la modification de l'offre sur la ligne. Elle peut être au mieux force de proposition. Les souhaits de la Région concernant une hausse de la fréquence de la ligne en fin de semaine n'ont d'ailleurs pas abouti.

Cela montre, néanmoins, la volonté de la Région de jouer un rôle important sur cette ligne et démontre aussi l'enjeu et la volonté politique du transport ferroviaire.

f) Les capacités d'investissements de la Région qui restent limités

Avec 718 km¹ de lignes exploitées, la Région a un nombre d'infrastructures ferroviaires beaucoup moins important que la plupart des autres régions métropolitaines. Alors que le réseau de la Région Centre compte pour 7,35% des infrastructures ferroviaires du territoire national, les kilomètres de lignes exploités en Basse-Normandie ne comptent que pour 2,38% des infrastructures exploitées du territoire français, ce qui fait de la Basse-Normandie la Région comptant le moins d'infrastructures ferroviaires, après la Corse. Cela se traduit par une offre (3 332 871 trains.km en 2010) et une fréquentation (178 513 000 voyageurs.km en 2010) moins élevée que les autres régions (LAVAL Patrick, 2012).

Cependant, comme on n'a pu le voir, la Région investit beaucoup depuis 1994 sur son réseau classique et les LET entre autre. Depuis 2006, la part d'investissements dans le budget transport de la Région est majoritaire (Région Basse-Normandie, 2012). De manière plus générale, la part du budget dédiée à la politique de transport correspond en moyenne à 18% du budget de la Région sur les six dernières années (Région Basse-Normandie, *Budget*).

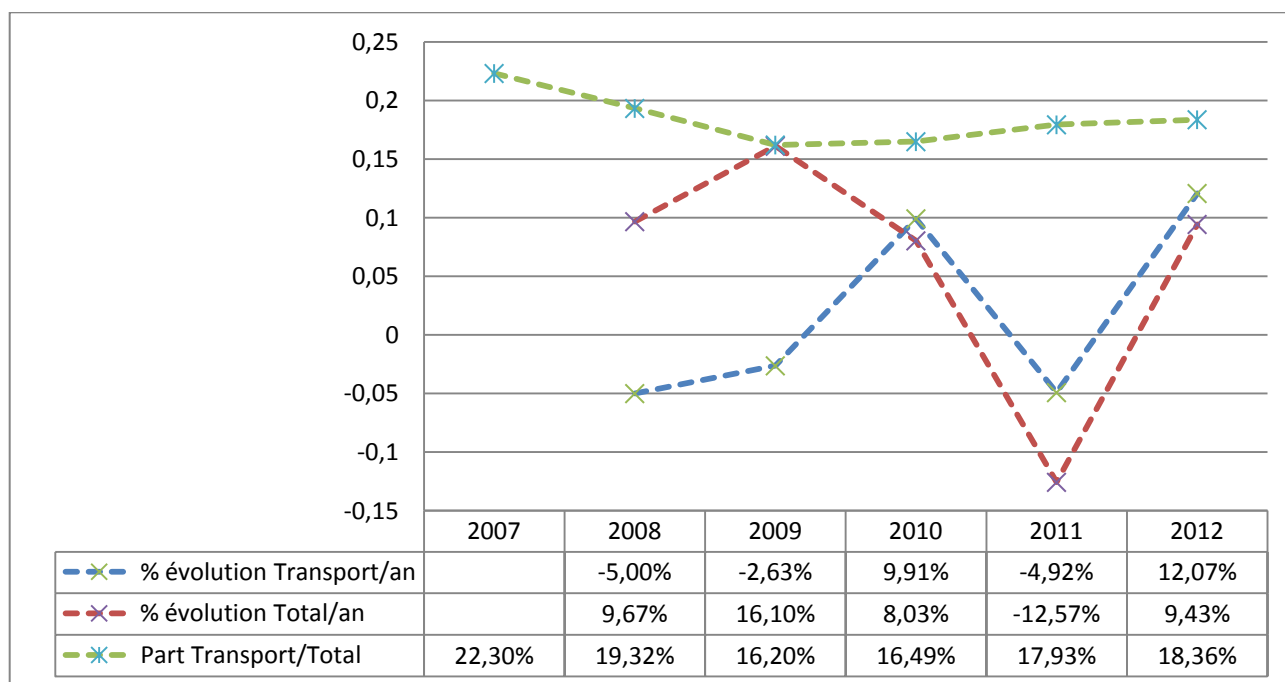


Figure 22 : Evolution du budget de la Région Basse-Normandie entre 2007 et 2012²

¹ Base de données INSEE, source : RFF, 2010

² Réalisation : LEPETIT Xavier, 2012. Source : (Région Basse-Normandie, *Budget*)

Si l'on observe l'évolution du budget de la Région entre 2007 et 2012, on peut s'apercevoir qu'à partir de 2010, la fluctuation de la part transport correspond à la fluctuation du budget total, mais pas dans les mêmes proportions. La figure 22 montre depuis 2010 que la part transport du budget augmente de façon progressive avec une hausse supérieure à celui du budget total, tendant à prendre de plus en plus d'importance dans les politiques de la Région. 2010 est une année d'autant plus importante qu'ont eu lieu les élections régionales.

Cependant, comme la Région Centre, les dotations de l'Etat sont gelées depuis 2011, et l'impossibilité de disposer de ressources fiscales propres depuis 2009 viennent limiter les capacités d'investissements de la Région.

23. La ligne Paris-Granville aujourd'hui

a) Une composition problématique (sous et sur composition)

La crainte et les réclamations se portent maintenant sur les problèmes de composition (sur et sous composition) des trains. Même si le taux de respect de composition des trains ¹ est proche de 100% (98,3%), la composition de ces trains ne correspond pas à la demande en période de pointe, notamment lors des grands weekends (à l'exemple du weekend end de pâques). Les gens se plaignent en effet d'avoir des difficultés à trouver des places assises lors de ces périodes.

La SNCF avance une raison à cela : l'absence de réservation obligatoire. En effet, la mise en place de billets ouverts permet aux usagers de prendre n'importe quel train avec un billet sur une période donnée. La SNCF ne peut donc prévoir à l'avance la fréquentation de tel ou tel train. En outre, la clientèle étant une clientèle loisir, l'affluence des trains sera dépendante de facteurs extérieurs comme la météo (retour avancé ou retardé dans la journée selon qu'il fasse beau ou non). Malgré un parc de 19 rames dimensionné pour gérer l'affluence des weekends, il n'est pas possible de composer des trains de trois rames pour chaque trajet, principalement à cause de problèmes de roulements de personnel. L'achat de rames supplémentaires venant compléter le parc actuel n'aurait pas d'intérêt, la fréquentation étant actuellement variable selon que l'on soit en semaine ou le week-end (COLAS Jean-Yves, 2012). En conséquence, cela viendrait compléter un parc sous-utilisé la semaine, accroissant la non rentabilité de la ligne (PUTCRABEY Sylvie, 2012).

Afin de lutter contre ces problèmes de sous-composition, il serait préférable d'installer sur la ligne Paris-Granville un système de réservation obligatoire permettant de connaître à l'avance la fréquentation de la ligne (PUTCRABEY Sylvie, 2012). Cependant, ce système de réservation ne semble pas faire l'unanimité auprès des usagers.²

¹ Le taux de respect de composition des trains est un indicateur de la SNCF qui mesure le pourcentage de trains correctement et effectivement produits par rapport aux prévisions de composition des trains (PUTCRABEY Sylvie, 2012).

Association des usagers de la ligne Paris-Granville, 2012. <http://usagers-paris-granville.blogspot.fr/>

Il est à noter que l'achat des nouvelles rames Régiolis venant remplacer l'ancien matériel, moins capacitaire, permettra d'augmenter alors la capacité des trains lors de ces grands weekends.

b) Des correspondants inexistantes

La gare de Folligny permet d'assurer des correspondances entre les TET Paris-Granville et les TER Caen-Saint-Lô-Rennes. De même, la gare de Surdon et d'Argentan permettent elles d'assurer des correspondances entre la liaison TET Caen-Le Mans-Tours.

Or, selon la FNAUT, il persiste un problème sur la ligne Paris-Granville concernant les correspondances entre ces différentes lignes. En effet, la « correspondance entre les lignes Caen-Le-Mans-Tours et Paris-Granville est quasi inexistante » (COLAS Jean-Yves, 2012). En ce qui concerne les correspondances en gare de Folligny. Celles-ci sont peu nombreuses et à des horaires inadaptées. Cela crée des temps d'attente trop importante pour l'utilisateur (COLAS Jean-Yves, 2012).

Comparativement à la ligne Paris-Orléans-Tours, on se retrouve sur la même problématique d'articulation entre les services TET et TER qui seront pourtant essentielle, afin de faire fonctionner au mieux l'effet réseau.

Conclusion :

La première volonté de l'Etat était de permettre un maintien des dessertes actuellement menacés. Dans les faits, l'ensemble de ces dessertes ne sont plus forcément prises en charge par les TET et l'Etat mais par les TER ou grâce à la volonté des élus régionaux.

En effet, les Régions jouent un rôle important mais différent en fonction de la volonté politique des élus, de la concurrence d'autres infrastructures et de l'implication de l'Etat sur la ligne. Une participation des Régions qui cependant devient de plus en plus problématique puisque leur capacité d'investissements est de plus en plus limitée.

Pourtant il sera nécessaire d'investir dans le renouvellement du matériel roulant afin d'augmenter la qualité de service, ce matériel roulant étant généralement responsable des problèmes de régularité, qui s'avère en progression grâce à l'action et aux plans que la SNCF met en place.

Aux vues de ces points mise en lumière par l'analyse de ces cas d'étude, quelle vision à long terme peut-on avoir pour ces TET.

PARTIE 4 : VERS UNE VISION A LONG TERME DES TET ?

1. Bilan des cas d'étude

En 2011 a donc eu lieu une évolution du système ferroviaire français qui a vu l'arrivée de l'Etat comme AOT des lignes interrégionales, lignes à la fois menacées par la SNCF et critiquées par les usagers. L'Etat se donne alors deux principaux objectifs pour les TET :

- Pérenniser et stabiliser les dessertes des LET dans une logique d'aménagement du territoire par les réseaux de transports et assurer une desserte des territoires peu denses.
- Améliorer la qualité de service de ces trains, critiquée jusque là par les usagers.

Il est difficile de savoir si ces différents objectifs vont être respectés pour l'ensemble des LET conventionnées puisque chaque ligne, chaque territoire desservi est unique, a sa propre histoire, un contexte environnant particulier et bénéficie de son propre jeu d'acteurs qui s'est construit au fur et à mesure. Chaque ligne peut donc faire l'objet d'un traitement particulier.

Il aurait été également intéressant d'étudier des lignes traversant plus de Régions. En effet, les deux lignes étudiées ne concernent qu'une seule Région impliquée hormis l'Ile-de-France, pouvant ainsi vouloir jouer un rôle important sur ces lignes. Or sur des lignes où plusieurs Régions sont concernées, la participation de celles-ci pourrait s'avérer plus problématique dus aux intérêts divergents possibles entre chacune des Régions.

Cependant la Convention d'exploitation relatives à l'exploitation des TET et les cas d'études ont permis de mettre en évidence quelques éléments clés permettant de comprendre quels perspectives d'évolution ces TET risquent d'avoir.

L'Etat semble vouloir pérenniser les dessertes actuelles puisque celles-ci sont présentes au sein d'un schéma de dessertes que la SNCF se doit de respecter et mettre à exécution en l'échange d'une compensation financière d'exploitation. Malgré le fait que la convention soit d'une durée relativement courte, il y a un réel souhait de l'Etat de pouvoir s'investir.

Pourtant dans les faits, cette desserte fine des territoires ne semble pas totalement assurée par l'Etat mais une sorte de coopération semble se mettre en place entre les l'Etat et les Régions, qui tendent à avoir de plus en plus d'importance. En effet, le cas de la ligne Paris-Granville a révélé que si les trains de cette ligne s'arrêtaient dans un nombre important de gares et notamment des gares dites de proximité, il s'agissait avant tout d'une volonté politique de la Région due aux nombreux investissements que celle-ci a effectués sur la ligne. Si la Région Centre n'a pas fait de pression sur la SNCF et l'Etat pour que les TET de la ligne Paris-Orléans-Tours ne desservent pas que les gares des grandes agglomérations régionales, c'est parce que la Région Centre assure elle-même l'irrigation des territoires moins denses par ses TER, en prenant d'une certaine façon le relais des TET pour certaines dessertes suite aux nouveaux horaires.

En conséquence, cette finesse de la desserte semble s'effectuer de façon commune et mixte entre l'Etat pour les TET et les Régions avec les TER. Le renforcement de l'articulation entre les dessertes des TET et des TER est d'autant plus importante qu'elle est souhaitée pour les deux AOT, que ce soit l'Etat ou la Région. L'Etat

considère que la question de l'articulation entre les TET et les TER est une question « cruciale » (RICO LE DIAGON Pierre-Hughes, 2012). De même, l'Association des Régions Françaises écrit dans son manifeste des Régions sur le transport de voyageurs, que l'Etat « doit maintenant s'engager à développer des dessertes et à travailler de concert avec les Régions afin de garantir la meilleure articulation possible aux voyageurs des services nationaux et régionaux ».

Concernant l'amélioration de la qualité de service, il s'agit dans un premier temps d'améliorer la régularité des TET. L'Etat a ainsi fixé un objectif chiffré concernant la régularité des TET pour les trois années suivantes que devra respecter la SNCF. Mais la mise en œuvre, et donc la lutte contre les problèmes de régularité des trains dépend surtout de la SNCF, car « il s'agit avant d'un problème d'exploitation et c'est à la SNCF de s'en charger » (PUTCRABEY Sylvie, 2012). L'Etat est alors là pour fixer un cap, un objectif et la SNCF mettre en place les différents moyens d'y répondre comme tout contrat de service public.

C'est ce que fait la SNCF avec la mise en place de différents plans d'actions sur ces lignes, notamment celles qui ont connu une dégradation importante de la qualité de service. On retrouve alors le plan Réagir sur la ligne Paris-Granville ou Plan de renforcement de la qualité de service sur la ligne Paris-Orléans-Tours, deux plans qui contiennent les mêmes axes de travail. Notre étude se base que sur ces deux lignes, sachant que le plan de renforcement de la qualité de service dans le cadre des lignes sensibles a également été mis en place sur trois autres LET, et il serait intéressant de voir si la SNCF a engendré d'autres plans similaires sur les autres LET. Suite à la mise en place de ces plans, la régularité des trains s'est amélioré jusqu'ici, plans auxquels ont été associés la Région et /ou l'Etat.

Le point primordial concernant l'amélioration de la qualité de service se porte plutôt au niveau du matériel roulant et de son nécessaire renouvellement. Le matériel est généralement vétuste ou bien inadapté et est alors responsable en général des problèmes d'irrégularité.

Pour l'instant, aucune disposition n'a été prise par l'Etat concernant le renouvellement du matériel roulant attribué au TET. Ce point a été exclu du champ de la convention et plusieurs questions sont actuellement en réflexion et discussion au niveau de l'Etat mais le remplacement n'a toujours pas été programmé. Il est possible de faire ici une distinction entre les locomotives dont le renouvellement devient urgent et les voitures dont le confort est encore apprécié par les usagers.

Il a été vu que certaines Régions participent elles-mêmes au renouvellement du matériel roulant à l'image de la Basse-Normandie sur le Paris-Granville. Cependant la capacité de financements et d'investissements des Régions devient de plus en plus limitée. D'autant plus que le coût d'exploitation des TER facturé par la SNCF augmente de façon considérable pour certaines régions entraînant une fronde de celles-ci se plaignant de l'opacité des comptes de la SNCF (POINGT Marie-Hélène, 2011). Or, dès 2007, un rapport de la Cour des Comptes de novembre 2009 soulignait déjà qu'« en 2007, les Régions avaient consacré 2,7 milliards d'euros au TER, leur troisième poste de dépenses après les lycées (4,6 milliards d'euros) et la formation professionnelle (3 milliards d'euros). Des coûts trop élevés dont l'utilisateur ne paie en moyenne qu'un tiers, le contribuable supportant donc le reste » (RIBEILL, Georges, 2011).

Face à la difficulté de financer elles-mêmes les TER, les Régions n'ont pas les ressources nécessaires pour accompagner totalement l'Etat dans le financement et la redynamisation des TET. Cette difficulté de financement pourrait également encourager les Régions à se tourner vers la concurrence.

2. L'avis des acteurs sur l'ouverture à la concurrence des TET

Le 15 décembre, pour la conclusion des assises du ferroviaires, Nathalie Kosciusko-Morizet, alors Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement, a prononcé un discours dans lequel elle a annoncé une probable ouverture à la concurrence des lignes TET et TER avec une première phase d'expérimentation. Cette annonce signe donc l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire intérieur.

Bien qu'ils sont tous unanimes sur le fait qu'il y aura forcément une ouverture à la concurrence des lignes classiques françaises, les différents acteurs rencontrés, et du monde ferroviaire en général, ont des positions plutôt controversées concernant cette ouverture à la concurrence.

Concernant les Régions, bien que le coût d'exploitation des TER facturé par la SNCF devient de plus en plus important, elles ne sont pas en faveur d'une telle mesure. Elle traduit cette opposition à la libéralisation du transport ferroviaire au sein de son *Manifeste des Régions sur le transport des voyageurs*. Il est nécessaire de conserver un opérateur unique sur réseau « en mauvais état et dont la gouvernance est en pleine crise, [...] une telle situation [ne ferait] qu'engendrer des difficultés supplémentaires » (ARF, 2012). Voici la principale raison invoquée par les Régions pour ne pas se prononcer en faveur de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire.

Cependant, conscient que les règlements européens engendrera cette libéralisation sur le sol français, elles demandent à ce que l'adaptation du droit français à cette libéralisation puisse répondre à certaines problématiques auxquelles la concurrence sera soumise : la possibilité de retransférer aux Régions le matériel roulant et les centres de maintenance qu'elles ont-elles-mêmes financées et d'harmoniser les conditions de travail du personnel de la SNCF et des autres opérateurs « par le haut » via une négociation avec les partenaires sociaux et définir des règles d'utilisation communes de ce personnel (ARF, 2012).

Au contraire, la FNAUT, qui regroupe différentes associations d'usagers, se prononce plutôt en faveur d'une ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, si celle-ci est au préalable expérimentée. Cette ouverture à la concurrence doit dans un premier temps concerner que des petites lignes de faible importance, menacées et où il y a peu de dessertes. L'idée serait de voir si un concurrent de la SNCF peut proposer un autre modèle d'exploitation permettant de faire baisser les coûts et montrant qu'il y a un réel besoin une réelle demande des usagers. Cette expérimentation sur de petites lignes permettrait également de ne pas affecter l'ensemble du réseau et l'opérateur principal, d'autant plus qu'une expérimentation sur de grandes lignes n'aurait aucun intérêt si ce n'est permettre à l'opérateur une rentabilisation rapide sans amélioration

globale de la qualité de service (COLAS Jean-Yves, 2012) (TROIN Jean-François, 2012).

Conscient qu'«elle n'aura pas le choix », la SNCF se prépare à une concurrence pour les TET car « oui, le transport ferroviaire intérieur sera soumis à la concurrence et la SNCF doit être prête » (PUTCRABEY Sylvie, 2012). La SNCF connaît d'ailleurs déjà ce phénomène puisqu'elle est concurrencée par un autre opérateur (Thello) sur le tronçon Paris-Dijon dans le cadre de la concurrence du transport ferroviaire international avec possibilité de cabotage.

Reste à savoir alors dans quelles conditions va se faire cette libéralisation du transport ferroviaire intérieur. Et là rien n'est encore défini. L'Etat, notamment pour les TET, a bien conscience qu'il faut anticiper cette ouverture à la concurrence car actuellement « le marché actuel en France n'est pas assez mure » (RICO-LE DIAGON Pierre Hughes, 2012). A ce titre, les possibles évolutions futures et les modalités d'ouverture à la concurrence sont actuellement en réflexion au sein de l'Etat. Une seule certitude peut être formulée, cette concurrence fera l'objet d'une délégation de service public, c'est-à-dire une concurrence pour un ensemble de lignes et non ligne par ligne car cette concurrence demande une unité commerciale et industrielle et ne peut être rentable pour qu'une seule ligne (RICO LE DIAGON Pierre Hughes, 2012).

Cependant la période n'est pas propice et les différentes échéances politiques ne permettent aucune validation politique laissant encore beaucoup de questions et d'incertitudes relatives à cette ouverture à la concurrence. De manière plus générale, c'est cette absence de visibilité à long terme de l'Etat concernant les problématiques auxquels sont confrontés les TET qui est le principal souci (FANGET Franck, 2012).

3. Des échéances politiques primordiales mais qui ne semblent jouer guère en faveur des TET

Si jusqu'ici des Régions comme la Région Basse-Normandie ont investi sur ces LET, elles demandent en échange une visibilité à long terme et un engagement de l'Etat concernant ces lignes. Ce sont de véritables décisions politiques concernant ces TET dont les Régions et les différents acteurs ont besoin.

Or, comme nous avons pu le voir, il reste actuellement beaucoup d'incertitudes au niveau de l'Etat, que ce soit en terme d'investissements pour le renouvellement du matériel roulant, des actions à mettre en œuvre pour améliorer la qualité de service, ou encore l'ouverture à la concurrence. En outre, il a été constaté au cours des entretiens une réelle difficulté des acteurs à se prononcer, y compris au niveau de l'Etat, sur une possible évolution des TET.

La Régionalisation du transport ferroviaire a été considérée comme un véritable succès, véritable car ces TER sont portés par une véritable volonté politique des Régions de développer leur réseau et la rendre accessible à chacun. Cela s'est traduit par un développement de l'offre, la création de nouveaux tarifs réduits, le renouvellement du matériel roulant et le financement des infrastructures via les Contrats Plans Etat-Régions (DANCRE Jean-François, 2010). 30 milliards d'euros ont été investis par les Régions depuis 10 ans dans le renouvellement du matériel roulant, la

rénovation des gares, le réseau ou l'exploitation (ARF, 2012).

Le transport ferroviaire à l'échelle interrégionale ou nationale ne semble donc pas parti sur la même trajectoire, puisqu'ici l'Etat n'a pris aucune décision sur le sujet du fait des prochaines élections, notamment du fait des élections présidentielles et législatives de 2012. C'est ainsi que titrait Ville Rail&Transport, magazine spécialisé dans le transport urbain et ferroviaire, « Des décisions... mais des élections » (Des décisions...mais des élections, Ville Rail & Transport, 2012) ou encore « Quel rail après 2012 ? Le temps du politique est venu » (Rabin Gilles, Soulage Bernard, Nègre Louis, 2012).

Or, si le sujet des politiques environnementales et énergétiques était un des principales sujets de campagne de l'élection présidentielle de 2007, il n'en est plus de même en 2012. Les questions de transports et de mobilité ne sont pas la priorité des politiques et des partis candidats à ces différentes élections. Pourtant le prix des énergies fossiles continuent à augmenter et la question du réchauffement climatique est toujours d'actualité (DUMONT François, LEBORGNE Guillaume, 2012).

La gouvernance du système ferroviaire français avec le dossier RFF/SNCF, les modalités d'ouverture à la concurrence pour le transport ferroviaire intérieur et surtout l'avenir des TET sont donc toujours soumis à l'incertitude, incertitude auquel devra répondre le prochain Gouvernement pour relancer les LET.

CONCLUSION GENERALE

Arrivé en 2011 comme AOT, il est reconnu par tous les acteurs qu'il est trop tôt pour se prononcer sur le potentiel impact que l'Etat pourrait avoir sur ces TET.

Pourtant les LET ont connu dans l'ensemble une amélioration de la régularité des trains. Cette amélioration est due au travail de la SNCF sur ces moyens de productions et de maintenance des trains, mais aussi par l'investissement de certaines Régions sur ces lignes, à l'image de la Région Basse-Normandie sur la ligne Paris-Granville. Cependant, ces investissements s'avèrent de plus en plus compliqués pour ces Régions qui connaissent une difficulté croissante à financer leur propre réseau TET. Les Régions ne pourront pas donc être les seules responsables de ce nouveau souffle nécessaire au TET.

Les Régions ne sont là que pour accompagner le développement des TET, en prenant en charge la desserte de certains territoires. Cette relance de l'offre TET doit être menée par l'Etat. Cela demande notamment une stratégie et des investissements sur le matériel roulant de la part de celui-ci, investissements qui ne semblent pas encore définis. Or les élections présidentielles en 2012 entraînent une période de flous qui n'est pas propice à la définition de ces stratégies.

En conséquence, il est difficile de répondre de manière assurée à l'hypothèse énoncée visant à penser que l'Etat étant devenu AOT de ces trains permettra d'apporter un nouveau souffle au TET et de relancer l'offre interrégionale. Même si la pérennité de ces TET et de ses dessertes semblent relativement bien assurée, l'absence de positionnement et d'investissements afin d'améliorer la qualité de service à long terme permet de penser que l'Etat ne permettra d'assurer cette redynamisation de ces TET et d'apporter à ces TET ce nouveau souffle.

A savoir alors si le nouveau gouvernement élu aura la volonté de développer les trains classiques et d'investir dans le renouvellement du matériel roulant ou si l'arrivée de nouveaux exploitants en 2014 sur le réseau TET permettra d'apporter un nouveau modèle d'exploitation à l'origine de cette redynamisation.

Les perspectives d'évolution de chacune de ces lignes sont étroitement liées aux jeux d'acteurs développés sur chacune d'entre elles. L'ensemble des TET risquent de ne pas forcément connaître la même trajectoire, se traduisant par l'abandon de certaines lignes ou le plébiscite d'autres lignes.

Face à cette difficulté de relancer l'offre TET par le rail, la question du transfert des liaisons interrégionales sur la route peut se poser. Bien que la route ne puisse pas aspirer le trafic du rail en période de pointe, elle permettrait de rentabiliser plus facilement les lignes les moins fréquentées et ne conserver sur le rail que les liaisons les plus rentables permettant à l'Etat de compenser le manque à gagner par des investissements consacrés sur quelques lignes.

La question de ce transfert s'est déjà posée au niveau de l'Etat, Dominique Bussereau alors Secrétaire d'Etat en charge des Transports, ayant commandé au

CGEDD une étude sur l'opportunité d'ouverture de lignes d'autocars express interrégionales (FNAUT, 2010).

Cette ouverture à la concurrence viendrait cependant en opposition aux objectifs du Grenelle de l'Environnement dont les TET sont une parfaite illustration.

BIBLIOGRAPHIE

2010. *Gel des dotations de l'Etat aux collectivités locales pendant trois ans*, Le Monde.fr, 28 septembre 2010, http://www.lemonde.fr/economie/article/2010/09/28/gel-des-dotations-de-l-etat-aux-collectivites-locales-pendant-trois-ans_1417254_3234.html. Consulté le 30 avril 2012.
2011. *L'ARAF veut ouvrir les gares*, Le Rail, n°177, juin 2011, p. 8. Consulté le 10 octobre 2011
2011. *La SNCF présente son plan d'urgence pour les douze "lignes malades"*, Le Monde.fr, 2011, http://www.lemonde.fr/societe/article/2011/01/20/la-sncf-presente-son-plan-d-urgence-pour-les-douze-lignes-malades_1468339_3224.html. Consulté le 9 février 2012
2011. *SNCF: rapprochement RFF/DCF envisagé*, Le Figaro.fr, 25 mars 2011, <http://www.lefigaro.fr/flash-eco/2011/03/25/97002-20110325FILWWW00575-sncf-rapprochement-rffdcf-envisage.php>. Consulté le 7 mai 2012
2011. *Trains d'équilibre du territoire : le gouvernement a lancé un appel d'offres sur le matériel*, Ville Rail&Transport, 21 juin 2006, <http://www.ville-rail-Transports.com/content/16118-trains-d%E2%80%99%C3%A9quilibre-du-territoire-le-gouvernement-lanc%C3%A9-un-appel-d%E2%80%99offres-sur-le-mat%C3%A9riel>. Consulté le 28 novembre 2011
2012. *Thello affiche ses ambitions*, Ville Rail & Transports n°536 S, 6 mars 2012, p. 24 à 26. Consulté 15 mars 2012.
2012. *Des décisions...mais des élections*, Ville Rail & Transports, n°534, 28/12/2011, p. 8 à 11. Consulté le 9/01/2012
2012. *Grâce au cadencement, RFF veut tracer ses sillons*, La Nouvelle République, 2 février 2012, <http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre-et-Loire/Actualite/24-Heures/n/Contenus/Articles/2012/02/02/Grace-au-cadencement-RFF-veut-tracer-ses-sillons>. Consulté le 9 février 2012.
- Association des Régions Françaises, 2012. *Manifeste des Régions sur le transport des voyageurs*, 7 février 2012, 15 p. consulté le 2 avril 2012
- BART Vincent, EMOND Sébastien, 2012. *Mesurer de façon pertinente la qualité de service d'un réseau de transport*, Ville Rail&Transport, N°536 S, 06 mars 2012, p95-99, consulté le 15 mars 2012
- BRETON Romain, 2012. Entretien, 11 avril 2012. (Interviewer : LEPETIT Xavier)
- CARREL Gilbert, 2011. *3 Interview de Gilbert Carrel, secrétaire général de la CGT cheminots : « il ne faut pas que le statut soit au cœur des débats*, (Interviewer : GRASSART Pascal), Ville Rail & Transports, n°528, 5 octobre 2012, p. 70 à 72. Consulté le 18 octobre 2011
- CHAPELON Laurent, 1997. *Offre de transport et aménagement du territoire : évaluation spatio-temporelle des projets de modification de l'offre par modélisation multi-échelles des systèmes de transport*. Thèse de Doctorat : Aménagement de l'espace et urbanisme : Université de Tours (CESA), 558 p. Consulté le 24 novembre

2011.

CHAPELON Laurent, LECLERC Ronan, 2007. *Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020*, Paris : CNRS, GDR Libergéo-La Documentation française, 2007, p. 9 à 26. (Collection « Dynamiques du territoire »). Consulté le 5 octobre 2011

COLAS Jean-Yves, 2012. Entretien, 23 février 2012. (Interviewer : LEPETIT Xavier) Commission de l'Economie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat, 2011. Avis sur le projet de loi de finances pour 2012, 17 novembre 2012, p.40. Consulté le 8 mai 2012

Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable, 2009. *Aménagement de la ligne Paris-Granville Bilan LOTI : Avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable*, 31 août 2009, 7p. Consulté le 13 janvier 2012.

COQUIO Julien. 2008. *La performance adaptative des systèmes de transports collectifs : modélisation, mesures de vulnérabilité et évaluation quantitative du rôle de l'information des voyageurs dans la régulation des situations perturbées*, Thèse de Doctorat : Aménagement de l'espace et urbanisme : Université François-Rabelais de Tours, 31 mars 2009, p. 1 à 102. Consulté le 24 novembre 2011

Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, 2005. *Les relations ferroviaires interrégionales de voyageurs*, rapport adopté en séance plénière du 16 mars 2005, 25p. Consulté le 15 janvier 2012.

CROZET Yves, 2011. *Coûts de transaction, coûts de production, capture... Comment remettre sur les rails le système ferroviaire français ?*, Ville Rail & Transports, n°532, 30 novembre 2011, p. 64 à 70, consulté le 27 décembre 2012

DAMAS Jacques, 2012. *3 questions posées à Jacques Damas, DG sécurité et qualité du service* (Interviewer : GRASSART Pascal), Ville Rail & Transports, n°536, 21 février 2012, p. 49. Consulté le 14 mars 2012

DANCRE Jean-François, 2010. *Vers une nouvelle ère pour le transport régional ?*, Le Rail, n°166, mai 2010, p. 28 à 32. Consulté le 10 octobre 2011

DOMERGUE Philippe, 2010. *Le droit européen des transports ferroviaires*, Transports, n°459, janvier-février 2010, p. 11 à 18. Consulté le 28 octobre 2010.

DUCHEMIN Cyril, 2011. *Assises ferroviaires : un tournant historique*, Le Rail, n°182, décembre 2011, p. 16 à 18. Consulté le 27 décembre 2011

DUMONT François, 2011. *RFF-SNCF, le partage fait de nouveau débat*, Ville, Rail, Transports, n°517, 6 avril 2011, p. 82 à 84. Consulté le 16 octobre 2011

DUMONT François, LEBORGNE Guillaume, 2011. *Nathalie Kosciusko-Morizet : Inventer le modèle ferroviaire de demain*, Ville Rail & Transports, n°527, 21 septembre 2011, p. 32 à 35. Consulté le 5 octobre 2011.

DUMONT François, LEBORGNE Guillaume, 2012. *Les dossiers explosifs du prochain Président*, Ville Rail & Transport, n°538, 17 avril 2012, p. 34 à 36. Consulté le 21 avril 2012.

FANGET Franck, 2012. Entretien, 2 avril 2012. (Interviewer : LEPETIT Xavier)

FARRUGIA-TAYAR Claudine, 2011. *Transports ferroviaires : Les villes moyennes au bord de la crise de nerfs*, La Gazette des communes, n°2066, 21 février 2011, p.10-11. Consulté le 3 décembre 2011

FNAUT, 2004. *Dessertes ferroviaires interrégionales : Etat, Régions et SNCF doivent prendre leurs responsabilités*, bulletin d'information de la FNAUT n°123, avril 2004, p. 1 à 3. Consulté le 17 février 2012

FNAUT, 2010. *Politique des transports : trois sujets d'actualités*, Congrès de Nancy, 7 novembre 2010, 7 p. Consulté le 5 mai 2012

GAUTIER Gérard, 2007. *Train Corail Intercités : du défaitisme à la relance*, Bulletin d'information de la FNAUT n°153, avril 2007, p. 1 à 4. Consulté le 17 février 2012

GRASSART Pascal, 2012a. *Résultats, ça va mieux à la SNCF*, Ville Rail & Transports, N°535, 25 janvier 2012, p31-32. Consulté le 28 janvier 2012

GRASSART Pascal, 2012b. *Voyageurs Des remèdes pour les 12 lignes malades*, Ville Rail & Transports, n°536, 21 février 2012, p. 48 à 51. Consulté le 14 mars 2012

KOSCUISKO-MORIZET Nathalie, 2011. *Discours de conclusion des assises du ferroviaire*, 15 décembre 2011, 9p. Consulté le 12 janvier 2012

KREIS Patrice, 2010. *Redéfinir le rôle des acteurs ferroviaires*, Lignes d'Avenir, n°8, février 2010, p. 4 à 6. Consulté le 25 mars 2012

LAVAL Patrick, 2012. *Les principales données du transport régional*, Ville Rail & Transport, n°537, 3 avril 2012, p. 54 à 64. Consulté le 7 avril 2012

Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement, SNCF, 2010. *Convention relative à l'exploitation des Train d'Equilibre du Territoire (TET) 2011-2013*, 13 décembre 2010, 145p. Consulté le 27 décembre 2011

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, du Transport et du Logement, 2011a. *La convention TET, un engagement fort de l'Etat en faveur du service public ferroviaire*, 21 septembre 2011, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-convention-TET-un-engagement.html>. Consulté le 13 octobre 2011

Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement, 2011b. *Sécurité des circulations ferroviaires et interopérabilité du système ferroviaire*, 10 mars 2011, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Securite-des-circulations,4140.html>. Consulté le 7 mai 2012

MORIN Bruno, 2012. Entretien, 2 avril 2012. (Interviewer : LEPETIT Xavier)

PEYRONNET Philippe, 2000. *La certification de la qualité de service des transports de voyageurs*, TEC Transport/Environnement/circulation, n°161, septembre-octobre 2000, p. 12 à 16. Consulté le 26 avril 2012

POLLET Benjamin, 2011. *La mise en place du cadencement sur le réseau ferroviaire français : Jeux d'acteurs et difficultés*, Projet de Fin d'Etude : Magistère 3 Aménagement, Master 2 recherche-Université de Tours : EPU-DA, 2011. Consulté le 13 octobre 2011

POINGT Marie-Hélène, 2011. *Assise du transport régional : Les Régions remontées contre la SNCF*, Ville Rail & Transports, n°528, 5 octobre 2011, p. 14. Consulté le 17 octobre 2011

- PUTCRABEY Sylvie, 2012. Entretien, 18 avril 2012. (Interviewer : LEPETIT Xavier)
- RABIN Gilles, SOULAGE Bernard, NEGRE Louis, 2012. *Quel rail après 2012 ? Le temps du politique est venu*, n°537, 21 mars 2012, p. 50 à 53. Consulté le 23 mars 2012
- Région Basse-Normandie, 2009a. *La Région et la SNCF prennent des décisions majeures en faveur de la ligne Paris-Granville*, Communiqué de presse du Conseil Régional de Basse-Normandie, 9 décembre 2009, <http://www.cr-basse-normandie.fr/index.php/component/content/article/247-decembre-2009/1624-la-region-et-la-sncf-prennent-des-decisions-majeures-en-faveur-de-la-ligne-paris-granville> . Consulté le 24 février 2012.
- Région Basse-Normandie, 2009b, *Plan Rail 2020, 2009*, 78p. Consulté le 4 février 2012
- Région Basse-Normandie, Egis Rail, 2006. *Comité de suivi Paris-Granville La démarche pour l'élaboration du Plan Rail et du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT)*, document de présentation, 6 février 2009. 22p. consulté le 23 janvier 2012
- Région Centre. *Budget Régional*, <http://www.regioncentre.fr/jahia/Jahia/AccueilRegionCentre/ConseilRegionalCentre/pid/397>. Consulté le 30 mars 2012
- Région Centre, 2011a. *Dossier Budget 2012 : Donner à la région les moyens de son développement*, OCENTRE ma région, n°16, décembre 2011, p. 10 à 13. Consulté le 30 mars 2012
- Région Centre, 2011b. *Transport et politique régionale : ça se discute !*, Interlignes, n°40, décembre 2011, p. 2-3. Consulté le 30 avril 2012
- Région Centre, 2012. *Le point sur la réouverture aux trafics de voyageurs de la ligne Orléans-Chateaufort-sur-Loire*, Interlignes, n°41, mars 2012, p.2. Consulté le 30 avril 2012.
- Région Centre, SNCF, 2007. *Convention entre la Région Centre et la SNCF relative à l'organisation et au financement des services régionaux de transport collectif de voyageurs TER CENTRE*, 22 février 2007, 287p. Consulté le 13 janvier 2012
- RFF. *Les nouvelles lignes*, <http://www.rff.fr/fr/le-reseau/le-reseau-en-projets/les-nouvelles-lignes-2284>. Consulté le 26 avril 2012
- RFF, 2009. *Bilan LOTI de l'Aménagement Paris-Granville, mai 2009*, 63p. Consulté le 13 janvier 2012
- RFF, 2011. *Régularité des trains : chiffres détaillés*, 27 octobre 2011, <http://www.rff.fr/fr/gestion-page-d-accueil/actualites/regularite-trains-chiffres-retard>. Consulté le 13 janvier 2012
- RIBEILL Georges, 2011. *Le rapport Grignon sur l'avenir des TER*, Le Rail, n°177, juin 2010, p. 38 à 40. Consulté le 10 octobre 2011
- RICO-LE DIAGON Pierre-Hughes, 2012. Entretien, 15 mars 2012. (Interviewer : LEPETIT Xavier)
- SALZAC Véronique, 2012. Correspondance mail, 28 mars 2012. (Interviewer : LEPETIT Xavier)

- SAVARY Gilles, 2012. *Le dilemme de la gouvernance française*, Ville Rail & Transports, supplément au n° 534, 11 janvier 2012, p. 20. Consulté le 28 janvier 2012
- Sénat, 2011. *Rapport général fait au nom de la commission des finances (1) sur le projet de loi de finances pour 2012*, enregistré à la Présidence du Sénat le 17 Novembre 2011. Consulté le 28 novembre 2011
- Service d'Etude sur les Transports, les Routes et leurs Aménagement, 2009. *Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national français : Exploration d'un système complexe*, 93p. Consulté le 12 avril 2012
- SIVARDIERE Jean, 2012. *Assises du ferroviaire : des avancés bien modestes*, Ville Rail & Transports, supplément au n° 534 du 28 décembre 2011, 11 janvier 2012, p. 13-14. Consulté le 28 janvier 2012
- SNCF. *Blog Intercités Ligne Paris-Granville*, <http://www.maligne-intercites.com/paris-granville/>. Consulté le 15 février
- SNCF. *Blog Intercités Ligne Paris-Orléans-Tours*, <http://maligne-intercites.com/tours-orleans-paris/>. Consulté le 15 février 2012
- SNCF, 2008. *Rapport d'activités & d'éco mobilité 2007*, p. 59. Consulté le 23 avril 2012
- SNCF, 2010. *L'aventure du rail*, <http://www.sncf.com/#/CH0001/BR1114/>. Consulté le 19 avril 2012
- SNCF, 2011a. *Plan de renforcement de la qualité de service sur 12 lignes sensibles*, Communiqué de presse n°3, 20 janvier 2011, 2p. Consulté le 20 mars 2012
- SNCF, 2011b. *Passage aux nouveaux horaires 2012 en Région Centre*, 21 novembre 2011, Conférence de Presse Tours, 8 p. consulté le 20 mars 2012
- SNCF, 2012. *Les Trains d'Equilibre du Territoire deviennent Intercités*, Temps Réel n°2, 6 janvier 2012, 1P. Consulté le 16 janvier 2012
- STATHOPOULOS Nikolas, 1997. *La performance territoriale des réseaux de transport*. Paris : Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et chaussées, 228 p. Consulté le 3 décembre 2011
- TROIN Jean-François, 2012. Entretien, 17 février 2012. (Interviewer : LEPETIT Xavier)
- ZIZZA-LALU Eve-Marie, 2011. *Hubert Haenel « Régionalisation ferroviaire : les clefs d'un succès »*, Ville Rail & Transport, n°517, 6 avril 2011, p. 76 à 81. Consulté le 16 octobre 2011

- ARAF : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaire
- ARF : Association des Régions Françaises
- AOT : Autorité Organisatrice des Transports
- AQST : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports
- CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable
- CPER : Contrat Plan Etat-Région
- CSSPF : Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire
- DCF : Direction de Circulation Ferroviaire
- EPIC : Etablissement Public à vocation Industrielle et Commerciale
- ESPF : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
- FMVM : Fédération Française des Villes Moyennes
- FNAUT : Fédération Nationale des Usagers des Transports
- GI(D) : Gestionnaire d'Infrastructures (Délégué)
- LET : Ligne d'Equilibre du Territoire
- LGV : Ligne à Grande Vitesse
- LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
- MAOTET : Mission Autorité Organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire
- MCAF : Mission de Contrôle des Activités Ferroviaires
- MEDDTL : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement
- OSP : Obligation de Service Public
- PMR : Personne à Mobilité Réduite
- PTI : Plan Triennal d'Investissement
- RFF : Réseau Ferré de France
- SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer
- SNIT : Schéma National des Infrastructures de Transport
- SRIT : Schéma Régional des Infrastructures de Transport
- TER : Train Express Régional
- TET : Train d'Equilibre du Territoire
- TGV : Train à Grande Vitesse
- TIR : Train InterRégionaux

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Organisation du groupe SNCF au 29 mars 2012.....	12
Figure 2 : schématisation des relations entre le GI et le GID.....	13
Figure 3 : schéma synthétique du rôle des acteurs du transport ferroviaire de voyageurs	18
Figure 4 : les 40 Lignes d'Equilibre du Territoire.....	22
Figure 5 : Arbre de recherche.....	24
Figure 6 : Trafic en millions de train-km sur le réseau français	33
Figure 7 : Schématisation de la conception de l'offre TET et du jeu d'acteurs.....	39
Figure 8 : Objectifs de régularité des TET pour les 3 années de conventionnement	42
Figure 9 : « Cycle de la qualité ».....	44
Figure 10 : Plan Triennal d'Investissement pour matériel roulant des TET	46
Figure 11 : % des trains Intercités en retard en 2012:	49
Figure 12 : Localisation de la ligne Paris-Orléans-Tours et des gares desservies	50
Figure 13 : Infrastructures routières et ferroviaires en Région Centre.....	51
Figure 14 : Nouvelles dessertes de la gare d'Orléans depuis le 11 décembre 2011..	52
Figure 15 : Amélioration de la régularité des LET sensibles entre 2010 et 2011.....	54
Figure 16 : Pourcentage des trains réguliers sur la ligne Paris-Orléans-Tours entre janvier 2011 et mars 2012.....	55
Figure 17 : Evolution du budget de la Région Centre entre 2007 et 2012.....	61
Figure 18 : Localisation de la ligne Paris-Granville et des gares qu'elle dessert	63
Figure 19 : Infrastructures de transport en Basse Normandie.....	64
Figure 20 : Classification des gares desservies par la ligne Paris-Granville.....	65
Figure 21 : Origine des retards pour l'année 2007.....	69
Figure 22 : Evolution du budget de la Région Basse-Normandie entre 2007 et 2012.....	72

TABLE DES MATIERES

Avertissement	4
Formation par la recherche et projet de fin d'études.....	5
Remerciements	6
Sommaire	7
Introduction générale.....	8
Partie 1 : Quel constat aujourd'hui pour le système ferroviaire français ?	10
1. Un système en pleine mutation : un contexte d'ouverture à la concurrence	11
2. Une complication du système	12
20.... due à la libéralisation du monde ferroviaire qui entraîne la multiplication du nombre d'acteurs	12
a)Une organisation de la SNCF en branches distinctes qui tendent à s'autonomiser	12
b)Une séparation SNCF-RFF inachevée	13
c)Une mise en concurrence de l'opérateur historique par l'apparition de nouveaux opérateurs	14
d)Une concurrence qui doit être encadrée	14
21.... due à la multiplication des AOT	15
a)2002 et la régionalisation du transport ferroviaire : création de 22 AOT différentes .	15
b)L'accroissement du nombre de rôles joués par l'Etat.....	16
3.Les assises du ferroviaire comme moyen de repenser le système ferroviaire français	18
30.Présentation des assises, un vaste chantier lancé par l'Etat.....	18
31.Les conclusions de ces Assises	19
a)Une réorganisation des deux EPIC	19
b) Une expérimentation de la concurrence	19
32. Les « oubliés » des assises	20
4. L'offre interrégionale, source de critiques	20
40. Présentation des TET	21
c) Logique d'aménagement du territoire	23
d)Logique économique.....	23
5. Synthèse : la définition de la problématique à la méthode de recherche	24
50.Synthèse et problématique	25
51. Hypothèses :	25
52.Méthode de recherche.....	26
a)Comprendre comment et dans quel but est construite l'offre interrégionale	26
b)Analyser la stratégie des différents acteurs face aux problématiques que rencontrent ces LET.	27
53. Cas d'étude	28
Partie 2 : TET-conception de l'offre, jeu d'acteurs et objectifs	30
1. Les TET, une prise en main de l'Etat de l'offre interrégionale	31
10.Le contexte de cette convention d'exploitation	31
a)Du succès du TGV à la menace des offres Grandes Lignes classiques	31
b)2010, une année charnière pour l'offre interrégionale	33
11.Les objectifs de l'Etat avec cette convention	34
2. La mise en place d'un nouveau jeu d'acteurs	35
20.L'Etat comme Maître d'Ouvrage	35

21. La SNCF comme Maître d'Œuvre	36
22. Une porte ouverte pour d'autres acteurs potentiels ?	37
a) Vers une participation possible des Régions.....	37
b) RFF, une participation indirecte à l'offre des TET	38
c) Quelle est la place des usagers dans la définition de l'offre TET ?.....	38
3. La Convention Etat-SNCF : des mesures mises en œuvre par l'Etat pour répondre à ces objectifs	39
30. La pérennité du service des TET assurée ?.....	39
a) Une pérennité assurée par un schéma de dessertes et une compensation d'équilibre.....	39
b) ...mais pourtant une convention relativement courte.....	40
31. Une volonté d'améliorer la qualité de service ?	41
a) La régularité comme première indicateur de la qualité de service	42
b) Des objectifs de confort qui restent à définir, signe du non aboutissement de cette convention.....	42
c) L'information aux voyageurs, des objectifs à préciser	43
d) Une qualité de service définie au cas par cas ?	43
e) Des mesures d'amélioration de la qualité de service innovantes ?.....	44
32. Une stratégie de commercialisation revue par l'Etat.....	45
33. Un renouvellement du matériel nécessaire mais exclu du champ de la convention	45
Partie 3 : Analyse des cas d'étude- Une volonté de l'Etat de relancer l'offre TET ?	48
1. La ligne Paris-Orléans-Tours.....	49
10. Une ligne fortement concurrencée mais fréquentée	49
11. 2011, une année charnière pour la ligne Paris-Orléans-Tours.....	51
a) Les conséquences de la mise en place du service annuel de 2012.....	51
b) La catégorisation de la ligne comme ligne sensible.....	52
i. Qu'est ce qu'une ligne sensible ?	52
ii. La régularité comme motif de sélection.....	53
iii. L'Etat et la SNCF comme porteurs du projet	53
iv. Un plan de renforcement de la qualité de services qui semble porter ses fruits.....	54
12. Une séparation de la ligne justifiée mais qui engendre de nouvelles contraintes	57
a) L'inadaptation des nouveaux horaires	57
b) Une desserte des territoires plus assez fine ?.....	58
c) Des ruptures de charges préjudiciables	59
13. L'implication de la Région Centre.....	59
a) Une participation indirecte de la Région Centre sur la ligne Paris-Orléans-Tours.....	59
b) Les projets de la Région en matière de ferroviaire	60
c) Une capacité d'investissements de plus en plus limitée	61
2. La ligne Paris-Granville	62
20. Une ligne non rentable mais essentielle pour la Région	62
21. La ligne Paris-Granville, une ligne particulière	65
a) Une desserte fine du territoire	65
b) La participation de la Région.....	65
22. Une modernisation de la ligne débutée depuis 1994	66
a) Le plan de modernisation de la ligne (1994-1999).....	66
i. Un renouvellement du matériel roulant nécessaire	67
ii. Une amélioration de l'infrastructure pour accroître la vitesse commerciale	67
b) Une modernisation constatée mais une ligne qui a pourtant mauvaise presse.....	67
c) L'accord de 2009 entre la Région et la SNCF (2009-2013) : des mesures pour améliorer la qualité de services	68

i.Un nouveau renouvellement du matériel qui fait débat	68
ii.Un plan d'actions nommé Réagir	70
d)Une participation de la Région justifiée.....	71
e)La Région comme AOT de la ligne Paris-Granville ?.....	71
f)Les capacités d'investissements de la Région qui restent limités	72
23.La ligne Paris-Granville aujourd'hui.....	73
a)Une composition problématique (sous et sur composition)	73
b)Des correspondants inexistantes	74
Partie 4 : Vers une vision à long terme des TET ?	75
Partie 4 : Vers une vision à long terme des TET ?	75
1. Bilan des cas d'étude.....	76
2. L'avis des acteurs sur l'ouverture à la concurrence des TET.....	78
3.Des échéances politiques primordiales mais qui ne semblent jouer guère en faveur des TET.....	79
Conclusion générale	81
Bibliographie.....	83
Lexique	88
Table des Figures	89
Table des matières	90

CITERES

UMR 6173

*Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés*

Equipe IPA-PE

*Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement*

Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

**Directeur de recherche :
COQUIO Julien**

**LEPETIT Xavier
Projet de Fin d'Etudes
DA5 2011-2012**

Gouvernance du système de transport ferroviaire: Jeu d'acteurs et perspectives d'évolution des Trains d'équilibre du Territoire

Résumé :

Le système ferroviaire actuel fait face à une gouvernance qui se complique par la multiplication du nombre d'acteurs ces dernières années. Elle s'est traduite notamment par l'accroissement du nombre d'AOT en charge de définir les offres ferroviaires.

Dernière évolution en date, l'Etat est devenu AOT avec la création en 2010 des Trains d'Equilibre du Territoire à la fois essentiels pour le maillage du territoire et pourtant menacés de fermeture par la SNCF.

Face à la multiplication du nombre d'acteurs et d'AOT, et dans un système en pleine évolution, quels sont les perspectives d'évolution de ces trains et quel jeu d'acteurs se dessine afin de relancer ces lignes interrégionales.

L'analyse des cas d'étude ont montré que deux types d'acteurs se dégagent afin de pérenniser ces TET et participer à l'amélioration de la qualité de service. Une amélioration de la qualité de service qui passe notamment par la régularité des trains et le renouvellement du matériel roulant relativement vétuste.

Or c'est ce dernier point qui s'avère problématique. Les Régions ont déjà beaucoup investi dans leur réseau TER et seul l'Etat semble en mesure d'investir dans les TET. Cependant l'Etat n'a pour l'instant pas encore défini de stratégie pour le développement des TET et l'investissement dans ce nouveau matériel, stratégie qui doit faire l'objet d'une validation politique alors que le contexte des élections présidentielles ne s'y prête guère. Il n'est donc pas possible pour l'instant d'avoir une véritable vision à long terme pour ces TET et l'Etat ne semble pas en mesure d'apporter ce nouveau souffle aux TET.

Mots clés : Gouvernance, système ferroviaire, jeu d'acteurs, perspectives d'évolutions, Trains d'Equilibre du territoire, Ligne Paris-Granville, ligne Paris-Orléans-Tours

