

**Convention TET
Consultation sur le schéma de desserte
de la transversale Sud
Toulouse, 14h00**

Exposé de la FNAUT

1. Le concept des TET selon la FNAUT

1.1. Réponse aux besoins de déplacements

1.1.1. Les besoins de mobilité augmentent notamment pour les déplacements à coût modéré.

Les TER et les TGV ne répondent pas à tous les besoins des voyageurs.

1.1.2. Le voyageur ferroviaire a besoin d'une offre consistante à moyenne et longue distance de jour et de nuit.

En sus des problèmes spécifiques au grand Bassin parisien, les Intercités doivent assurer des relations entre les grandes agglomérations ainsi qu'avec et entre les villes moyennes sur les lignes non desservies par les TGV.

Comme pour les TGV (exemple : la LGV Tours – Bordeaux), les dessertes doivent être variées et alterner les relations rapides limitées aux grandes agglomérations et les dessertes de cabotage étendues aux villes moyennes.

1.1.3. En complément sur les longues distances ne permettant pas de dessertes de jour satisfaisantes, des trains de nuit doivent assurer des relations d'équilibre du territoire ou entre grands bassins de populations ou entre ces bassins et les grandes zones touristiques.

1.1.4. Si les liaisons à caractère régional et les liaisons périurbaines constituent le cœur de métier des TER, les Intercités peuvent, lorsque le marché ne justifie pas la mise en place d'une offre TER complémentaire, assurer une desserte à caractère mixte TET-TER, par exemple entre Brive et Toulouse.

1.2. Conception des dessertes

Pour maintenir un bon niveau d'offre, il convient, non de procéder à un recentrage sur quelques flux massifs, mais d'organiser les dessertes pour induire économiquement de nouveaux trafics.

1.2.1. Les lignes doivent permettre une bonne desserte des provinces, non seulement avec Paris mais aussi entre provinces, par exemple entre la Côte d'Azur et le Bassin toulousain.

1.2.2. La conception des horaires doit valoriser le maillage du réseau, par exemple entre les Charentes et Toulouse *via* Bordeaux ou le Limousin et l'Arc méditerranéen *via* Toulouse.

1.2.3. Sur les longues distances, les temps de parcours et le nombre des arrêts ne doivent pas être fixés pour rendre la relation de bout-en-bout compétitive par rapport à la concurrence : supprimer des arrêts intermédiaires ne conduit pas à un report modal des usagers de l'aérien vers le rail mais pénalise la desserte des villes moyennes.

L'optimum de l'ensemble TET-TER ne peut pas correspondre à l'optimum des TET ou des TER considérés isolément.

2. Les apports de la commission Duron : « TET d'avenir »

Les conclusions de la commission constituent un progrès significatif pour l'avenir des TET ; en particulier, elle reconnaît un besoin à couvrir par les trains Intercités entre TGV et TER.

La commission affirme de nombreux points importants que la FNAUT partage :

- vis-à-vis de l'aménagement du territoire, le besoin de desserte ferroviaire des **villes moyennes** et de **liaisons transversales** Intercités ;
- en matière de gouvernance, la **nécessité de renforcer le rôle de l'Etat** en tant qu'autorité organisatrice et de définir un véritable plan de transport ;
- au regard des attentes des voyageurs, le **besoin de fréquence** plutôt que de vitesse ; elle fait des propositions pour de nombreuses lignes, dont la transversale Sud ; ce point est fondamental ;
- dans le domaine de la commercialisation, **l'importance** (révélée par un benchmarking européen), **d'associer le billet ouvert** à la tarification flexible (yield management) ;
- concernant la productivité, **la marge importante de progrès attendue** de la part de la SNCF pour les TET puisqu'elle a su le faire pour les TGV (nombre de trains-km à parc constant) ;
- la nécessité d'ouverture à la concurrence sous forme d'appel à projet, en traitant les urgences et notamment les **trains de nuit indispensables**.

3. Les adaptations attendues de la mission Philizot

La commission Duron a présenté des solutions qui, avec des moyens donnés, renforcent l'efficacité et la qualité de service du système ferroviaire sur la base de comparaisons européennes.

La FNAUT attend de la mission Philizot la prise en compte d'une vision complémentaire, celle de l'aménagement du territoire, pour répondre à un besoin croissant de mobilité à coût modéré.

Il ne faut pas créer de clivage entre les métropoles régionales et les autres agglomérations : les villes moyennes dont une bonne desserte constitue un enjeu fort.

De même, des relations au standard Intercités, c'est-à-dire avec un confort grandes lignes, doivent être assurées entre toutes les grandes régions.

Enfin, il convient de mieux articuler les dessertes TET et TER.

4. Les attentes fonctionnelles sur l'axe Bordeaux – Nice

4.1. Propositions de la commission Duron

La commission propose de porter de 6 à 12 le nombre d'AR Toulouse – Marseille et de 6 à 9 les AR Bordeaux – Marseille en contrepartie de la suppression sur Bordeaux – Nice des 2 TET diurnes, d'1 TET nocturne (déjà supprimé) et de la suppression des arrêts à Sète et Arles.

La suppression des TET entre Marseille et Nice est justifiée en considérant que les TER et TGV actuels sont suffisants.

Les suppressions des arrêts à Sète et Arles sont demandées pour, selon la SNCF, contribuer à rendre le temps de parcours Bordeaux – Marseille compétitif (ce qui, selon la FNAUT,

correspond à un gain de temps de 8 min seulement !). Cet argument constitue un véritable contre sens par rapport aux missions des TET, cf. § 1.2.3.

4.2. La desserte de la Côte d'Azur doit être maintenue et renforcée

4.2.1. La Côte d'Azur est depuis toujours le foyer du plus grand volume de trafic après l'Île-de-France et de façon générale, l'évolution économique et démographique des territoires de bord de mer justifient pleinement l'établissement d'une desserte de qualité avec un niveau de confort « grandes lignes ».

Le trafic touristique est important. La clientèle a un pouvoir d'achat élevé et attend des prestations de qualité qu'elle est prête à payer.

4.2.2. La SNCF elle-même, a constaté dans de nombreux cas que le remplacement d'un TGV direct par une correspondance entraîne de fortes baisses de trafic. Ce phénomène est particulièrement marqué sur la Côte d'Azur dont la clientèle est exigeante. Le trafic Paris – Nice a baissé, malgré un gain de temps de 2 heures, quand les trains Corail directs ont été remplacés par des TGV avec correspondance à Marseille avec des trains au confort grandes lignes.

Les pertes de trafic auraient été plus élevées encore si les correspondances avaient été assurées en TER, de confort bien inférieur aux rames Corail.

Et ces pertes ne peuvent être que plus élevées encore quand les inconvénients générés par la création d'une correspondance, ne sont pas compensés par un gain de temps, ce qui est le cas pour les Intercités.

4.2.3. Il est évident, notamment pour le confort, qu'un TER ne peut en aucun cas se substituer à un train de grandes lignes. Ces trains offrent des services qui n'existent pas dans les TER : restauration, réservation de places, espace, etc...

4.2.4. Dans ces conditions – faibles fréquences, confort insuffisant, correspondances inconfortables, jamais garanties en cas de retard et sources de pertes de temps – il est évident que le trafic constaté entre les au-delà de Marseille et Nice ne peut être que très inférieur au trafic potentiel. L'important trafic autoroutier parallèle en est la preuve.

4.2.5. La Côte d'Azur doit donc aujourd'hui pouvoir continuer à bénéficier de quelques **relations directes transversales** vers le Nord et l'Est de la France, en TGV mais aussi vers Montpellier, Toulouse, Bordeaux et le Sud-Ouest en TET.

4.3. Les villes moyennes de l'ensemble de la ligne doivent bénéficier de dessertes Intercités.

Ces dessertes constituent un enjeu majeur pour l'aménagement du territoire (cf. 1.1.2.)

Les villes dont la desserte est du ressort des TET sont Bordeaux, Agen, Montauban, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Sète, Montpellier, Nîmes, Arles, Marseille, Toulon, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes et Nice.

Toutes ces villes font l'objet de relations directes par TGV.

Selon la commission Duron, le parcours moyen sur la transversale Sud est supérieur à 300 km, donc supérieur aux seuls échanges entre métropoles : Bordeaux – Toulouse, Toulouse – Montpellier, Montpellier – Marseille, Marseille – Nice.

Le cabotage à longue distance constitue la majorité du trafic, ce qui est bien dans le créneau de pertinence du TET (cf. § 1.1.2.)

Ainsi des dessertes comme Montauban – Marseille, Sète – Nice, Arles – Toulouse... doivent relever d'une desserte TET.

4.4. Toutes les autres villes sont du ressort des TER régionaux ou interrégionaux.

Ces TER doivent assurer, en complément des TET, des fréquences élevées entre métropoles voisines.

Relèvent notamment de cette catégorie de dessertes de villes comme Marmande, Castelnaudary, Agde (sauf en plein été), Lunel, Tarascon...

4.5. Les positions de la FNAUT sont partagées par les élus.

Outre les demandes des maires de Montauban, Sète et Arles en particulier, les usagers notent les courriers :

- des vice-présidents transport des régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et PACA, cosigné par la FNAUT nationale, au ministre des Transports, le 15 octobre 2014,
- du sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer, président de la FIF, au Premier ministre, le 27 octobre 2015,
- du président de PACA au ministre des Transports, le 15 septembre 2016.

5. L'exploitation des antennes

5.1. La transversale Sud constitue un cas « exemplaire » de maillage du réseau (cf. § 1.2.2). De surcroît, avec une succession de grandes métropoles et de villes moyennes rapprochées, son trafic potentiel est en expansion constante grâce au trafic touristique et au développement de l'habitat en bord de mer.

Son exploitation doit se faire à partir d'un schéma de ligne « à l'allemande » avec des horaires cadencés intégrant trois catégories de dessertes : les grandes lignes, les TER à moyenne distance et les dessertes périurbaines.

5.1. Les points de maillage sont :

- Bordeaux avec la Bretagne et l'arc Atlantique,
- Toulouse avec le Pays basque français et espagnol et le Piémont pyrénéen, mais aussi le Centre et le Limousin,
- Narbonne vers le Roussillon et l'Espagne,
- Béziers, Montpellier et Nîmes vers le Massif Central (les Cévennes et Clermont-Ferrand),
- Nîmes vers la vallée du Rhône, Lyon et Genève ainsi que les Alpes du Nord.
- Marseille – Nice (Vintimille) vers les Alpes du Sud et l'Italie.

5.2. Cet effet de maillage qui valorise les relations province – province (cf. 1.2.1) s'est traduit par l'exploitation de nombreuses relations directes diurnes et nocturnes.

Ces relations ont été supprimées principalement dans les dix dernières années. Elles ont été remplacées ou non par des correspondances plus ou moins bien organisées avec les pertes de trafic qu'elles génèrent (cf. 4.2.2.). Parmi les principaux exemples, on peut noter :

- Nantes – Bordeaux – Toulouse – Marseille,
- Hendaye – Toulouse – Marseille – Nice / Lyon – Genève,
- Paris – Toulouse – Cerbère,
- Paris – Clermont-Ferrand – Nîmes – Marseille,
- Cerbère – Nîmes – Lyon – Genève /Nice (ou Vintimille)

Toutes ces relations ont été déstructurées, fractionnées, la SNCF se concentrant de plus en plus fréquemment sur les grandes relations radiales.

On note une exception à cette règle : les 4 allers-retours en TGV Toulouse – Montpellier – Lyon - mais que la SNCF vient de réduire confidentiellement à 3 allers-retours grâce à la suppression de la traçabilité papier de la documentation horaire et dans la cadre de la politique de suppression lente mais constante des circulations TGV sur les lignes classiques.

La FNAUT a présenté au préfet François Philizot des monographies dont 3 axes sont en lien avec la transversale Sud : Nantes – Bordeaux, Paris – Toulouse et Hendaye – Toulouse.

Sur cette dernière relation, les usagers attendent le retour à 5 allers-retours Bayonne – Toulouse (1 aller-retour ayant été supprimé « pour cause de travaux ») dont :

- deux amorcés à Hendaye,
- un prolongé à Marseille, un à Nice et un à Lyon (par LGV), desservant essentiellement Pau, Lourdes et Tarbes.

6. Propositions de dessertes Intercités

Face à ces constats, la FNAUT propose quelques adaptations par rapport aux propositions de la commission Duron pour mieux prendre en compte la composante d'aménagement du territoire.

6.1. Axe principal Bordeaux – Nice – Synthèse de la proposition de la FNAUT

Il est indispensable de commercialiser 3 allers retours Intercités Toulouse – Nice.

Cette demande peut être assurée à surcoût nul par rapport au schéma de la commission Duron en remplaçant 3 sillons Bordeaux – Marseille par 3 sillons Toulouse – Nice.

Le besoin en km.trains n'augmente pas : 3 sillons sur 9 Bordeaux – Toulouse (257 km) sont remplacés par 3 sillons Marseille – Nice (225 km).

Ce schéma permet de réaliser de jour 2 allers retours « Grand Sud » Bordeaux – Toulouse – Montpellier – Marseille prolongés jusqu'à Nice et un « caboteur » Toulouse – Nice.

	Situation initiale	Proposition Duron	Proposition SNCF	Proposition FNAUT
Bordeaux Toulouse	6 TGV 6 TET	6 TGV 9 TET	6 TGV 7 TET	6 TGV 6 TET
Toulouse Montpellier	6 TET	12 TET	8 TET	12 TET
Montpellier Marseille	6 TET	12 TET	7 TET	12 TET
Marseille Nice	6 TGV 1,5 TET * 8 TER	6 TGV 8 TER	6 TGV 8 TER	6 TGV 3 TET 8 TER

* 2 TET dont 1 3 j/7, initialement quotidien (+ le train de nuit supprimé Bordeaux – Nice circulant en début de matinée de Marseille à Nice ou en soirée de Nice à Marseille.)

La politique d'arrêts assurerait la desserte des grandes métropoles et des villes moyennes : Bordeaux, Agen, Montauban, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Sète, Montpellier, Nîmes, Arles, Marseille, Toulon, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice.

En résumé, on obtient la grille de desserte suivante :

- 2 AR Bordeaux – Nice en version Grand Sud de Bordeaux à Marseille,
- 4 AR Bordeaux – Marseille en version caboteurs,
- 5 AR Toulouse – Marseille en version caboteur,
- 3 AR Toulouse – Nice dont les 2 Grand Sud plus un caboteur
- 12 AR Toulouse – Marseille, dont 6 origine Bordeaux et 6 origine Toulouse ;

ce qui donne pour origines-destinations (OD) principales :

- 2 AR Bordeaux – Nice en version Grand Sud de Bordeaux à Marseille,
- 6 AR Bordeaux – Marseille, dont 2 Grand Sud et 4 caboteurs,
- 3 AR Toulouse – Nice dont 2 Grand Sud et un caboteur,
- 12 AR Toulouse – Marseille, dont 6 origine Bordeaux et 6 origine Toulouse.

Sur ce dernier tronçon, une étape intermédiaire avec des fréquences légèrement réduites pour permettre à la SNCF d'organiser sa production et améliorer sa productivité peut être acceptée si elle reste très limitée dans le temps.

Les Grand Sud pourraient utilement marquer l'arrêt à Nîmes et aussi à Narbonne.

Des variantes peuvent être étudiées, par exemple en remplaçant un sillon Toulouse – Marseille par un sillon Bordeaux – Montpellier ou en alternant des arrêts pour certaines villes moyennes si les fréquences sont suffisantes (principe des « arrêts clignotants » de SNCF Réseau.)

6.2. Remarque sur la prise en compte de l'aménagement du territoire

6.2.1. Une démarche analogue, pilotée par la mission Philizot, a permis lors de la signature de la convention TET avec la région Grand Est de prolonger jusqu'à Mulhouse les Intercités Paris – Belfort à trains-km sensiblement équivalents.

Les réflexions en cours sur Paris – Orléans – Limoges – Toulouse vont, à partir des propositions de la commission Duron, dans le même sens pour augmenter la fréquence de la desserte de Toulouse.

La FNAUT attend que ses demandes soient abordées dans le même esprit compte tenu de l'importance de la Côte d'Azur et de la forte baisse de la qualité de service qu'entraînerait la création de ruptures de charges à Marseille.

6.2.2. En conséquence, **la FNAUT demande que des mesures conservatoires** soient d'ores et déjà prises (au plus tard fin mars 2017) **pour préserver 3 sillons TET entre Marseille et Nice**, à commencer par les 2 sillons actuellement « activés ».

6.3. Antenne Bayonne – Toulouse et l’axe Pyrénées – Alpes / Méditerranée

L’enjeu majeur consiste à redonner à Bayonne – Toulouse son positionnement national qui n’a été maintenu que pour Paris avec les TGV.

La solution consiste en l’établissement d’un « noyau dur » consistant en un aller retour direct pour chacune des destinations principales : Marseille, Nice et Lyon/Genève, tous les autres horaires étant établis par correspondance.

Comme sur l’axe principal, ces améliorations peuvent être réalisées sans surcoût.

Cela suppose l’exploitation de trains bi-tranches pour économiser des sillons (par exemple un train bitranche Marseille – Toulouse, puis une tranche vers Bordeaux et une autre vers Toulouse).

Il faut donc prévoir une gestion des horaires du nœud de Toulouse compatible avec les différents scénarios d’exploitation envisageables (principe d’« isofonctionnalité » de SNCF-Réseau).

Comme pour Bordeaux – Nice, il est évident que c’est le trafic de cabotage qui permet d’assurer un bon taux d’occupation du train.

7. Les étapes futures avec les LGV

7.1. Une nouvelle concertation devra être engagée avec l’évolution future du réseau et l’ouverture d’une nouvelle infrastructure.

En situation cible, on peut prévoir des Bordeaux – Nice avec l’utilisation progressive des LGV Bordeaux – Toulouse (projet GPSO : Grand Projet du Sud-Ouest), la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP), le contournement Nîmes – Montpellier (CNM), la LGV Méditerranée entre Nîmes et Marseille et la ligne nouvelle Provence – Côte d’Azur Marseille – Nice.

Ce schéma implique 2 catégories de dessertes, toutes deux au confort grandes lignes :

- des TGV à $V = 300$ km/h,
- des rames Intercités modernes à $V = 200$ km/h pour la desserte des villes moyennes par les lignes classiques.

Les fréquences sont à définir au prorata des parts de marchés.

L’image est donnée par la grille du TGV SEA Sud Europe Atlantique : certains TGV Paris – Bordeaux sont sans arrêt, d’autres desservent des villes intermédiaires (Tours, Poitiers, Angoulême, Libourne...)

La connectivité entre Intercités et TER devra être assurée dans toutes les gares. L’enjeu est important car en moyenne 20 % des voyageurs du TGV commencent ou terminent leur déplacement en TER.

C’est pour ce motif que la gare de La Mogère est une aberration.

A ce titre, selon les usagers, toute gare nouvelle « exurbanisée » sur ligne nouvelle est à exclure.

A contrario, pour la ligne nouvelle Provence – Côte d’Azur, les projets de gare souterraine à Marseille Saint-Charles et de l’utilisation de la gare centre de Toulon répondent bien aux attentes des usagers.

7.2. En situation intermédiaire, l’analyse devra être conduite au cas par cas, mais en répondant aux mêmes exigences :

- deux catégories de sillons, Grand Sud et caboteurs, tous deux au standard grandes lignes,
- une connectivité maximale entre Intercités et TER.

8. Des exigences de commercialisation

La FNAUT approuve les propositions de la commission Duron proposant la tarification flexible associée au maintien du billet ouvert.

Ce mode de commercialisation doit être le standard pour tous les Intercités, **ce qui implique la suppression de la réservation obligatoire** qui fait perdre des parts de marchés au train face à la voiture particulière, dont l'utilisation est extrêmement souple.

Les usagers demandent la généralisation de la « réservation incitative » qui permet :

- **le yield management** (« tarification flexible » selon le rapport Duron) pour les billets avec réservation : la SNCF peut optimiser sa capacité de production et l'utilisateur bénéficie de prix plus bas en période de faible affluence ;
- **l'achat de billets « ouverts », sans réservation** : plein tarif ou avec la réduction minimum garantie, donc hors effet yield, par les cartes de réduction.

Le billet ouvert doit permettre indifféremment l'accès aux TET ou aux TER.

L'intérêt de cette formule s'illustre à travers le mauvais exemple de Montpellier – Marseille :

7 allers-retours TET à réservation obligatoire et 5 allers-retours TER ; le client doit procéder à un échange de billets (souvent payant) s'il change d'heure de voyage.

Les nouveaux matériels destinés aux Intercités doivent être impérativement équipés de marque places réservées automatiques avec indications des segments de ligne concernés.

Les industriels ont ces équipements à leur catalogue.

C'est conforme aux attentes des usagers et, dans la perspective d'une mise en concurrence, ces dispositifs permettent d'éviter de contraindre les nouveaux opérateurs à pratiquer la réservation obligatoire, faute de matériels roulants correctement équipés.

9. Conclusion

De par les territoires qu'elle dessert, la transversale Sud représente un « cas d'école » qui illustre la valeur ajoutée que peuvent apporter les trains d'équilibre des territoires (TET) en offrant des services spécifiques entre TGV et TER.

Plusieurs grandes métropoles, des villes moyennes nombreuses, rapprochées et actives, des ports importants, des industries prospères, une activité touristique très forte et des liens entre de nombreux territoires – Atlantique et Méditerranée, Pyrénées, une partie du Massif central, Alpes, Espagne, Italie – font que **les trafics potentiels de cette ligne et de ses antennes sont très élevés.**

L'intense trafic routier parallèle à la ligne ferroviaire en constitue la preuve absolue.

La clientèle répondra « présent » si l'offre est de qualité : trains fréquents qui valorisent le temps passé à bord, correspondances adaptées mais aussi relations directes car la présente étude a montré l'effet « destructeur de trafic » qu'entraînent les ruptures de charges, notamment, mais pas seulement, vis-à-vis d'une clientèle exigeante à fort pouvoir d'achat.

Sur ces bases, la FNAUT présente des propositions basées sur les conclusions de la commission Duron, mais en y ajoutant une « composante » renforcée de l'aménagement du territoire **en réintégrant l'indispensable desserte de la Côte d'Azur par des TET**, de tout temps, deuxième source de trafic en France après l'Ile de France et **en ne dégradant pas au profit des seules grandes métropoles la desserte des villes moyennes intermédiaires**.

Pour être garanti, le succès des dessertes nécessite la réalisation simultanée de trois conditions :

- la modernisation des infrastructures – en cours,
- le renouvellement des matériels roulants – en cours,
- la modernisation des méthodes d'exploitation en valorisant l'utilisation de trains de compositions variables permettant de créer sans surcoût des relations directes, associée à un indispensable assouplissement de la commercialisation combinant le yield management au billet ouvert sans réservation, pour rétablir la souplesse d'utilisation du train face à la concurrence de la voiture particulière.

Cette troisième condition ne coûte que la volonté de le faire.

De même, les demandes de dessertes de la FNAUT sont également « gratuites » par rapport aux propositions de la commission Duron puisqu'elles sont faites à nombre de kilomètres-trains inchangés.