

Paris, le 20 mai 2014

Monsieur Manuel Valls
Premier Ministre
Hôtel de Matignon
57 rue de Varenne
75700 Paris

Cette lettre sera rendue publique le 2 juin 2014.

Objet : Trains Intercités : les usagers tirent le signal d'alarme.

Ils appellent à des mesures réalistes et concrètes de développement de ces services, qui constituent une composante indispensable de l'offre ferroviaire.

Monsieur le Premier ministre,

La FNAUT se préoccupe depuis de nombreuses années de **l'avenir des trains Intercités**, les services TER et TGV ne répondant pas à tous les besoins des voyageurs et à toutes les exigences de l'aménagement du territoire. Malgré l'apport favorable de la convention Etat-SNCF signée le 13 décembre 2010, et indépendamment du problème posé par la dégradation de certaines infrastructures ferroviaires, elle s'inquiète de l'évolution en cours.

Des trains d'équilibre du territoire qui pérennisent des logiques d'aménagement du territoire

La signature de la convention Etat-SNCF relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) le 13 décembre 2010 entre l'Etat et la SNCF a constitué un progrès important pour la pérennité des trains Intercités selon **trois logiques d'aménagement du territoire** : desservir les moyennes et grandes agglomérations non desservies par le TGV, garantir les liaisons province-province, et répondre aux besoins de la desserte du grand bassin parisien.

A l'heure des débats sur l'écotaxe, il est nécessaire de souligner que la mise en œuvre de la convention a permis de mettre en place un **mécanisme de péréquation entre le rail et la route** : une petite fraction de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) payée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes contribue au financement du déficit d'exploitation des TET.

Enfin, dans un contexte de renforcement des politiques industrielles ferroviaires, la convention permet également de **garantir le renouvellement d'un matériel roulant hors d'âge**.

Un bilan mitigé de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire

Après trois années d'exercice, la FNAUT estime que l'offre des trains en circulation s'est contractée d'environ 10 %. Pour autant, le déficit d'exploitation des TET a augmenté de 47 % sur la même période, à responsabilité égale de l'opérateur SNCF et du gestionnaire d'infrastructure dont les coûts d'exploitation et de péages ont dérapé.

Malgré une augmentation des besoins de financement, l'Etat a réduit de 16 millions d'euros pour l'exercice budgétaire 2014 la contribution des sociétés concessionnaires d'autoroutes au déficit d'exploitation des TET. Ainsi, avant même les débats sur l'écotaxe, le Gouvernement a discrètement mis en péril un mécanisme de péréquation intermodal.

Enfin, les usagers s'inquiètent de l'inexistence d'une feuille de route visant au renouvellement de la totalité du parc. On doit souligner toutefois comme point positif l'engagement de l'Etat qui a initié le renouvellement du matériel roulant des TET par la commande de 34 rames automotrices.

Des interrogations sur le rôle de l'Etat autorité organisatrice et de l'Etat stratège

La situation actuelle est **à l'opposé des objectifs voulus par l'Etat** lors de la signature de la convention : contraction des dessertes qui ne génèrent que des économies « comptables » puisqu'on constate une augmentation du déficit d'exploitation, remise en question des mécanismes de financements intermodaux, absence de perspectives sur le renouvellement complet du matériel roulant. Le rôle de l'Etat, autorité organisatrice des TET, a-t-il été vraiment assumé au regard de ce bilan ?

En termes d'aménagement du territoire, **la situation actuelle va à l'encontre des objectifs voulus par l'Etat** visant à la valorisation du réseau classique, des transports du quotidien mais aussi des « axes structurants d'aménagement du territoire ».

Simultanément, la SNCF se fixe un nouvel objectif de contraction, celui des dessertes TGV sur ce réseau, bafouant pour des questions de dérives des coûts d'exploitation le modèle économique initial de dessertes et d'aménagement du territoire du TGV.

Enfin, la place des usagers est particulièrement négligée par l'Etat et la SNCF **dans la gouvernance des TET**. Alors que les usagers financent les trois-quarts de l'exploitation de la convention de service public des TET, les alertes successives de la FNAUT sur l'évolution du périmètre et du volume de la convention et sur la politique de commercialisation qui doit exclure la réservation obligatoire et généraliser la réservation facultative, n'ont fait l'objet ni de résultats significatifs ou d'engagements de la SNCF, ni d'engagements de la part de l'Etat.

Les propositions des usagers pour remettre les TET sur les rails

La FNAUT estime que **la remise à niveau des trains Intercités est un objectif réaliste**. La productivité des TET doit passer d'une logique négative de régression qui s'attaque aux conséquences par la suppression des services déficitaires, à une logique positive de réduction des coûts d'exploitation par une productivité de croissance. Celle-ci passe nécessairement par l'expérimentation au plus tôt de l'ouverture à la concurrence des TET sous la forme de délégation de service public (DSP).

D'autre part, la FNAUT a fait de nombreuses propositions accessibles sur son site visant à améliorer le service sans investissements importants (Schéma directeur Intercités).

La FNAUT estime par ailleurs que **le rôle de l'Etat stratège doit être renforcé**. La nouvelle convention doit fixer la consistance des services attendus sur le moyen et le long terme par la définition d'un schéma national des dessertes ferroviaires. Les conditions de financement du déficit d'exploitation doivent également renforcer les mécanismes de péréquation intermodale pour lesquels la FNAUT a effectué de nombreuses proposition (taxe carbone, taxe kérosène,...).

Enfin, les usagers ne peuvent plus être des chambres d'enregistrement des dérives des coûts ferroviaires et assister sans réagir à la destruction progressive des services TET, particulièrement sur les lignes transversales et les trains de nuit. Il convient de définir les missions respectives des

TET en consultant les différentes parties prenantes qui financent le système ferroviaire actuel, alors que les usagers sont exclus de toute consultation comme ils le sont également des conseils d'administration prévus dans le projet de loi portant réforme ferroviaire qui ne respecte pas la loi de démocratisation du secteur public de 2003.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Premier Ministre, à notre haute considération.

Jean Sivardière
Président de la FNAUT
Tél : 04 76 75 23 31

Pièces jointes :

- Chronologie des réductions de services Intercités
- Carte des lignes en difficulté

Copies :

Madame Ségolène Royal
Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie

Monsieur Michel Sapin
Ministre des Finances et des Comptes Publics

Madame Sylvia Pinel
Ministre du logement et de l'Egalité des Territoires

Monsieur Frédéric Cuvillier
Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Monsieur Daniel Bursaux
Directeur Général
Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer

Chronologie des réductions de services Intercités

La convention des Trains d'Equilibre du Territoire a été signée le 13 décembre 2010.

On comptait à l'époque 310 trains de jour, 30 trains de nuit et 100 000 voyageurs par jour.

Cette liste n'est pas exhaustive et se limite aux modifications les plus structurantes. En particulier, ne sont pas pris en compte des Intercités remplacés par des TGV sur certains axes.

Légende : AR = Aller-Retour ; POLT = Paris – Orléans – Limoges - Toulouse

10 décembre 2006

[Dégradation] Train de jour Paris – Rodez limité à Brive, correspondance TER.

[Suppression] Abandon des voitures-lits dans tous les trains de nuit.

[Suppression] Un AR Strasbourg – Lyon du lundi au jeudi

9 décembre 2007

[Suppression] Le Cévenol et l'Aubrac ne sont plus directs : correspondances à Clermont-Ferrand pour Nîmes et Béziers

[Dégradation] Augmentation des durées de correspondances entre les Paris – Nevers et les Paris – Nevers – Clermont-Ferrand.

[Réduction] POLT = Paris – Limoges : de 14 à 12 AR ; Paris – Brive : de 9 à 8 AR ; Paris – Souillac, Gourdon, Caussade, Montauban : de 3 à 2 AR.

[Suppression] Trains d'été Paris – Limoges – Cerbère de jour ; Paris – Royan / yndaye de nuit.

[Suppression] Trains d'hiver Reims, Metz, Strasbourg, Toulouse – Bourg-Saint-Maurice.

14 décembre 2008

[Suppression] Trains de nuit d'hiver, dits « de neige » sur les liaisons :

- Brest / Quimper – Briançon / Saint-Gervais
- Quimper – Nantes - Latour-de-Carol/Tarbes
- Lille – Bourg-Saint-Maurice
- Lille – Briançon

13 décembre 2009

[Suppression] Nantes – Nice de nuit en semaine l'été.

[Dégradation] Réductions pour cause de travaux des liaisons Bordeaux – Limoges – Montluçon – Lyon.

[Dégradation] Paris – Amiens : perte de 6 AR en « heures creuses ».

[Dégradation] Train d'été Paris – Angoulême – Royan limité au week-end.

12 décembre 2010

[Suppression] Nantes - Lyon de nuit (Rhône – Océan)

[Suppression] Nantes – Bordeaux – Nice de nuit

[Suppression] Paris – Modane/Evian train « de neige » de nuit

[Dégradation] Paris – Vintimille de nuit (train bleu) limité à Nice

11 décembre 2011

[Dégradation] Paris – Maubeuge : de 7 AR à 5 AR.

[Suppression] Navettes Les Aubrais – Orléans.

[Dégradation] POLT = Limoges : de 12 à 11 AR.

[Dégradation] Paris – Belfort : suite à la mise en service du TGV Rhin-Rhône, maintien expérimental de 6 AR Vesoul, dont 5 Belfort. Suppression des 4 prolongements à Mulhouse.

[Dégradation] Paris – Irun/Tarbes de nuit (la Palombe bleue) détourné par Toulouse. Supprimé en semaine hors des vacances scolaires (circule 230 jours par an).

[Suppression] AR hebdomadaire Hendaye – Genève.

[Dégradation] Dérégularisation de l’Intercités de Nuit Bordeaux – Nice (limitation aux week-end).

9 décembre 2012

[Suppression] 1 AR Paris – Limoges (45 semaines sur 52) pour cause de travaux.

[Suppression] Limitation à Limoges du Bordeaux – Lyon pour cause de travaux entre Montluçon et Gannat.

8 décembre 2013

[Dégradation] Bordeaux – Nice : limitation à Marseille d’1 AR sur 2.

[Suppression] Intercités de nuit Bordeaux – Nice.

[Suppression] Paris – Dieppe direct de week-end.

[Suppression] Paris – Royan de plein été.

[Suppression] Non rétablissement du Bordeaux – Lyon. Limité à Limoges malgré la fin des travaux.

[Dégradation] Paris – Troyes : de 14 à 13 AR ; Paris – Belfort : de 5 à 4 AR.

Train d'Equilibre du Territoire (Intercités) : Les lignes en difficulté



- Dégradation de fréquence
- Lignes menacées
- Lignes supprimées

NB : Cette carte ne concerne que les lignes TET et pas les TGV ou les TER