



LES ASSISES DU FERROVIAIRE

Paris, le 05 octobre

Commission n°: 3

Thème de la commission : Economie du ferroviaire

Réunion du : 05 octobre

Thème de la réunion : Identification des besoins de transport et définition des priorités

Trois défis pour le transport public ferroviaire

Invités de la troisième réunion, Jean Sivardière et Jean Lenoir, président et vice-président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports ont exprimé leur vision du chemin de fer actuel et futur. Un exposé suivi de la présentation par Jean-Pierre Farandou, Directeur général délégué SNCF Proximités et directeur du Transilien, des grands paramètres du transport public ferroviaire.

Lignes à Grande Vitesse (LGV) , Trains Express Régionaux (TER) et Trains d'Equilibre du Territoire (TET) constituent « *trois composantes indispensables et complémentaires du système ferroviaire, qui doivent être exploitées en synergie* », a souligné Jean Sivardière, président de la FNAUT. La France a-t-elle les moyens de développer ces trois axes simultanément ? « *Oui, répond M. Sivardière. Selon nous, la clé de cette question réside dans la fiscalité écologique. Les modes de transports concurrents au rail sont peu taxés au regard de leurs coûts environnementaux. Il nous semble primordial que les redevances de cette fiscalité soient réparties entre les différents secteurs du rail* ». Ainsi, la taxe kilométrique prélevée sur le transport par camion devrait profiter au fret ferroviaire. Le kérosène devrait être soumis à une redevance dédiée au financement des LGV. La hausse des péages routiers, accompagnée d'une augmentation de la TIPP régionale, serait source de financement des TER. Cependant, pour Jean Lenoir, « *le système ferroviaire ne doit pas vivre sous la perfusion des éco taxes... Mais celles-ci, compte tenu du retard d'investissement colossal, doivent contribuer au rattrapage* ».

Ne pas céder au « tout TGV »

Au-delà du financement, les représentants de la FNAUT ont abordé la question de l'avenir du TGV. Existe-t-il une réelle demande en ce domaine ? « *Oui, car beaucoup de régions sont encore mal desservies ou ne bénéficient pas de LGV* ». Pour remédier à ce phénomène, la FNAUT propose de considérer les projets futurs à la lumière d'un temps de trajet « souhaitable » Paris-province - 2h45- (aller-retour possible dans la journée, marginalisation de l'avion), et de ne pas céder au « *mythe du tout TGV* ». Parmi les grands projets TGV, la liaison Lyon-Turin est jugée « *intéressante et nécessaire* », pour un coût accessible - 2,5 milliards d'euros pour la France selon M. Sivardière. Les représentants des usagers ont, en outre, pointé le manque de transparence de la politique tarifaire du TGV, le coût trop élevé des billets pour les déplacements de dernière minute et les groupes familiaux. Jean Sivardière regrette par ailleurs « *la propension de la SNCF à supprimer des*



LES ASSISES DU FERROVIAIRE

lignes lorsqu'elles ne sont pas rentables, ceci au lieu de les faire progresser en trouvant des marchés complémentaires... »

TER : donner sa chance au train

En ce qui concerne les TER, « *la régionalisation a fait augmenter le trafic, malgré des problèmes de qualité* », soulignait J. Sivardière. « *Ceci montre que le public est favorable au développement de ces lignes* ». Selon la FNAUT, 75 % des voyageurs choisissent le rail lorsque le temps de trajet en train est équivalent à celui effectué en voiture. En outre, le nombre de jeunes disposant du permis de conduire est passé en quelques années de 68 à 61 %. Deux raisons supplémentaires de « *donner sa chance au train* » en améliorant les infrastructures, l'exploitation et la politique tarifaire... Sur ce point, la FNAUT recommande une meilleure harmonisation des pratiques entre les régions et les départements afin que les tarifs des liaisons en autocar ne concurrencent pas directement le rail. Au final, la FNAUT est « *favorable à l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence sur les lignes à faible trafic dont l'économie est fragile* ».

Rétablir la rigueur d'exploitation

Dernier axe de la présentation, les TET « *qui ne forment pas un réseau cohérent* », selon la FNAUT. Les représentants des usagers soulignent la difficulté de rallier certaines grandes villes régionales. « *Il faut améliorer les correspondances et rétablir la rigueur d'exploitation* », indique la fédération qui préconise de bâtir un « *réseau complémentaire au TGV, plus accessible aux familles et aux jeunes* ». Enfin, à la question de Nicolas Baverez sur la particularité du trafic en Île-de-France, la FNAUT insiste sur le manque de capacité : « *nous faisons face à un réseau exploité au mieux de ses moyens... On ne peut pas jeter la pierre aux opérateurs* ». Un constat qui amenait Jean-Pierre Farandou, Directeur général délégué SNCF Proximités et directeur du Transilien à présenter les grands paramètres du transport public ferroviaire.

Ponctualité et information

Pour mieux illustrer les différentes situations, le responsable de la SNCF mettait en avant quelques chiffres : le Transilien représente 2,8 millions de déplacements par jour (avec 6200 trains), contre 800 000 pour les TER (5700 trains), 300 000 pour les TGV (800 trains) et 100 000 pour les TET (340 trains). Le TGV génère le plus important chiffre d'affaires – environ 5 milliards y compris compensation - suivi des TER (4 mds), du Transilien (2,8 mds) et des Intercités (1 md). Les voyageurs contribuent à 100 % du coût d'un billet TGV, mais seulement à 28 % pour le TER, 39 % pour le Transilien et 80 % pour les TET. Les clients du Transilien sont jeunes (59 % entre 19 et 39 ans), les employés sont fortement représentés (35 %), 80 % détiennent un abonnement. « *La première attente est la ponctualité, suivie de l'information, et de la propreté. Le prix n'apparaît qu'au quatrième rang* », soulignait Jean-Pierre Farandou, mentionnant au passage l'érosion de cette ponctualité, conjuguée à l'augmentation du trafic voyageur. Ce trafic devrait, selon une croissance au fil de l'eau observée sur la période 1985-2008, atteindre 3,9 millions de voyageurs par jour en 2030.

Demande en hausse

« *Nous ne gérons pas des trains mais des passagers avec des flux de plus en plus denses...* », précisait le responsable de la SNCF.

L'activité des TER reste marquée par des fréquences de déplacements très différentes selon les voyageurs. Ces derniers privilégient le TER pour ses performances : rapidité, coût... Leurs principales attentes sont liées aux horaires, fréquences et dessertes, à la ponctualité et aux informations. Là encore le prix n'arrive qu'en quatrième position des attentes. Le défi pour la SNCF est d'accueillir les nouveaux voyageurs TER, en croissance de 3 à 7 % par an.



LES ASSISES DU FERROVIAIRE

Dernier point : les trains TET, une offre plurielle destinée à irriguer les territoires et desservant 367 villes. Les trajets privés/loisirs constituent la moitié des déplacements, et le taux d'occupation (50 %) permet à la SNCF une politique de volume, a tenu à préciser Jean-Pierre Farandou. Et de conclure sur les trois enjeux du transport public ferroviaire : relever le défi de la croissance, prendre le parti de l'intermodalité et inventer un nouveau modèle...