

UNIVERSITÉ DE DROIT, D'ÉCONOMIE ET DE SCIENCES POLITIQUES
D'AIX-MARSEILLE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



Intercités – Quelle réalité ?

Quel avenir ?

Rapport d'alternance, Master 2

Présenté et soutenu par Josselin GUIAVARCH

Sous la direction de Monsieur Claude STEINMETZ

Année universitaire 2014-2015

Le centre de Droit Maritime et des Transports n'entend donner ni approbation, ni improbation aux opinions émises dans ce document. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.

Sommaire

Introduction	5
Chapitre I Intercités : Définition et état des lieux de l'activité.....	7
Section I Définition de l'activité Intercités	7
Section II La dure réalité des Intercités.	10
Chapitre II Réflexions et perspectives d'avenir.	16
Section I Réflexions de la Cour des Comptes et de la Commission Duron.....	16
Section II Actions du gouvernement.....	18
Conclusion.....	19

Le train venait de quitter Gênes, allant vers Marseille et suivant les longues ondulations de la côte rocheuse, glissant comme un serpent de fer entre la mer et la montagne, rampant sur les plages de sable jaune que les petites vagues bordaient d'un filet d'argent, et entrant brusquement dans la gueule noire des tunnels

Idylle, Guy de Maupassant

Introduction

Rare activité encore sous régime monopolistique, le secteur français du transport ferroviaire de passagers est soumis depuis des années à des évolutions et mutations de son fonctionnement.

Son représentant majeur, la Société Nationale des Chemins de Fer, est un acteur majeur de l'économie et de l'industrie française. Cette entreprise dispose d'une force économique, politique, sociale et médiatique dont peu d'entreprises françaises peuvent se vanter ; force tirée il est vrai pour partie de son statut d'entreprise publique. Néanmoins, toute médaille ayant son revers, ainsi en va-t-il de l'ambition s'exposant à l'orgueil, de la confiance à l'arrogance et de la domination à l'abus, la SNCF souffre des forces citées précédemment se transformant parfois, si ce n'est en faiblesse, en fronts soumis aux assauts internes ou externes. Si ces batailles ne sont pas encore à même de lui faire perdre la guerre, elles créent ou exposent des brèches fragilisant son monopôle qui, à terme, est amené à disparaître du fait des réglementations européennes en préparation.

Dernière bataille en date, la mobilisation de ses salariés et les perturbations plus ou moins importantes associées aux différents mouvements de grève en 2014 visant à faire pression pour l'abandon du projet de réforme ferroviaire. Apogée de cette mobilisation, une grève de près de 14 jours à l'été 2014 avant l'adoption définitive par le Parlement, le 24 juin 2014, de la réforme ferroviaire et sa promulgation par la loi du 4 août 2014¹.

L'objet de ces développements ou de ce document n'est pas de revenir sur la réforme ferroviaire, sujet déjà largement débattu, traité² et le sera encore après l'adoption, repoussée ou en suspens, du quatrième paquet ferroviaire.

S'il est précédemment rappelé le statut imposant de la SNCF, devenant synonyme d'immobilisation de ses usagers en période de crises, c'est pour démontrer le caractère quasi culturel de son existence. L'entreprise fait en effet partie du paysage quotidien des Français et toute proposition la concernant cristallise les tensions ; toute tentative d'évolution de son activité sera perçue par certains comme une atteinte et une régression, quand d'autres y verront une opportunité d'accroissement de qualité et d'efficacité.

¹ Loi N°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, publiée au JORF N° 0179 du 5 août 2014

² Denis BOUSSOLLE, *Le reformatage de la SNCF, entre déficit et concurrence*, 6 octobre 2014, AJDA n°33/2014

Dès lors, si la question de la réforme ferroviaire a particulièrement passionné, qu'on ait été acteur ou « victime » de la question, on peut s'étonner que celle relative à une activité particulière de la SNCF n'a, pour l'heure, eu que peu de retours dans l'opinion et au sein même de l'entreprise.

L'activité concernée est celle des trains Intercités de la SNCF et les raisons pour lesquelles l'actualité de ce service n'a pas encore eu d'échos majeurs dans l'opinion peuvent tenir en deux points :

- la relative méconnaissance de ce service par le public bien qu'il puisse en être un usager quotidien,
- et le caractère hypothétique des travaux et des réflexions sur son devenir.

Il est donc nécessaire, pour bien comprendre cette branche d'activité, de la définir et d'en faire un état des lieux (I) avant de se pencher sur les travaux dont elle est le sujet et ses perspectives d'avenir (II).

Chapitre I Intercités :

Définition et état des lieux de l'activité.

Section I Définition de l'activité Intercités

§1 Éléments de définition.

Corail, Corail Téoz, Corail Lunéa, Intercités, autant d'appellations successives ou concomitantes pour une même activité et réalité. Toutes ces marques sont aujourd'hui regroupées sous l'appellation commerciale unique « Intercités » pour plus de clarté dans l'offre commerciale de la SNCF.

Cette activité est conçue de telle sorte que sa mission se situe à mi-chemin entre l'activité TGV, reliant des grandes agglomérations entre elles, et l'activité TER, reliant entre elles les villes d'une Région ou entre deux Régions limitrophes. Ces deux limites posées, on pourrait donc définir l'activité Intercités comme l'activité de transport ferroviaire de moyenne à longue distance, entre villes de grande ou moyenne taille, non desservies par le TGV, pour des liaisons Paris-Province ou Province-Province. Ainsi définie, l'activité Intercités constitue la troisième composante du transport ferroviaire de voyageurs en France.

Il est à noter que si « Intercités » est l'appellation commerciale, il en existe une plus politique, celle de « trains d'équilibre du territoire » (TET). Par cette expression, on comprend tout l'enjeu de ces lignes qui constituent un intérêt national dans la desserte de villes non desservies par le TGV, participant au désenclavement des territoires et à l'accessibilité du bassin parisien. Les TET sont la traduction d'un service public ferroviaire de référence³ dont les trains irriguent la France.

L'exploitation de ce service a été confiée à la SNCF par l'Etat qui est en l'AOT (Autorité Organisatrice de Transport) à compter du 1 janvier 2011 par la conclusion d'une Convention. La convention d'exploitation des TET, conclue pour une durée de trois ans en

³ Préambule de la Convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire.

décembre 2010, détermine le plan de transport à réaliser chaque année par l'exploitant, en précisant la fréquence attendue sur chaque ligne et le nombre d'arrêts à réaliser par gare. SNCF Mobilités⁴ est chargée de réaliser l'offre de transport, et doit rendre compte régulièrement à l'Etat⁵ du schéma de desserte et de la qualité du service offert. Un mécanisme de malus est mis en place en cas de non-réalisation des objectifs fixés à SNCF Mobilités. Toutefois, la convention laisse une importante marge de manoeuvre à l'opérateur, notamment sur la définition des horaires, le volume et l'utilisation du matériel roulant ou encore l'adaptation du plan de transport en cas de travaux sur le réseau.

En contrepartie de la réalisation du service, l'Etat verse chaque année une compensation à SNCF Mobilités. Elle est versée après réception de la facture de l'opérateur, qui indique le montant de compensation attendu en application des mécanismes conventionnels. Les risques financiers sont partagés : alors que SNCF Mobilités assume le risque d'évolution des recettes et de certains postes de charge qui relèvent de son expertise industrielle, certains postes sont facturés à l'euro près, comme les péages d'infrastructure.

La convention prévoit la poursuite d'opérations de révision et de rénovation du matériel roulant, financées sur les fonds propres de l'entreprise et dont les amortissements sont refacturés annuellement.

Par deux avenants annuels, la validité de cette convention a été portée jusqu'au 31 décembre 2015, l'année 2015 devant servir d'année « relais » vers une nouvelle convention et/ou une redéfinition du service (dessertes, fréquences, ...).

La signature d'une telle convention montre bien la forte volonté, tant de la part de l'Etat que de la SNCF, à la fois de maintenir une activité certes déficitaire mais nécessaire et essentielle à une desserte large du territoire et de lutter contre l'érosion de l'activité face au développement de l'activité à grande vitesse

§2 L'exploitation des TET en quelques chiffres

Voici, présentée en quelques chiffres⁶, l'offre TET:

- 30 lignes (22 de jour, 8 de nuit),
- 325 trains par jour,

⁴ Terme qui désigne, depuis la réforme du 4 août 2014, la SNCF. RFF est lui désigné aujourd'hui par le terme « SNCF Réseau »

⁵ Plus précisément à un service dédié de la DGITM, la « Mission autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire ». Le schéma d'organisation se trouve en annexe.

⁶ Source SNCF et Cour des comptes

- 345 villes desservies,
- 21 Régions desservies,
- 100 000 voyageurs par jour,
- 2 types d'offres de voyages, avec ou sans réservation obligatoire,
- 7,4 millions de voyageurs-km,
- 10% du trafic sur le réseau ferré national (RFN),
- 1 milliard d'euro de chiffres d'affaire,
 - 25% de subvention
 - 75% de recettes voyageurs
- 2065 voitures voyageurs,
- 254 locomotives,
- 75 autorails.

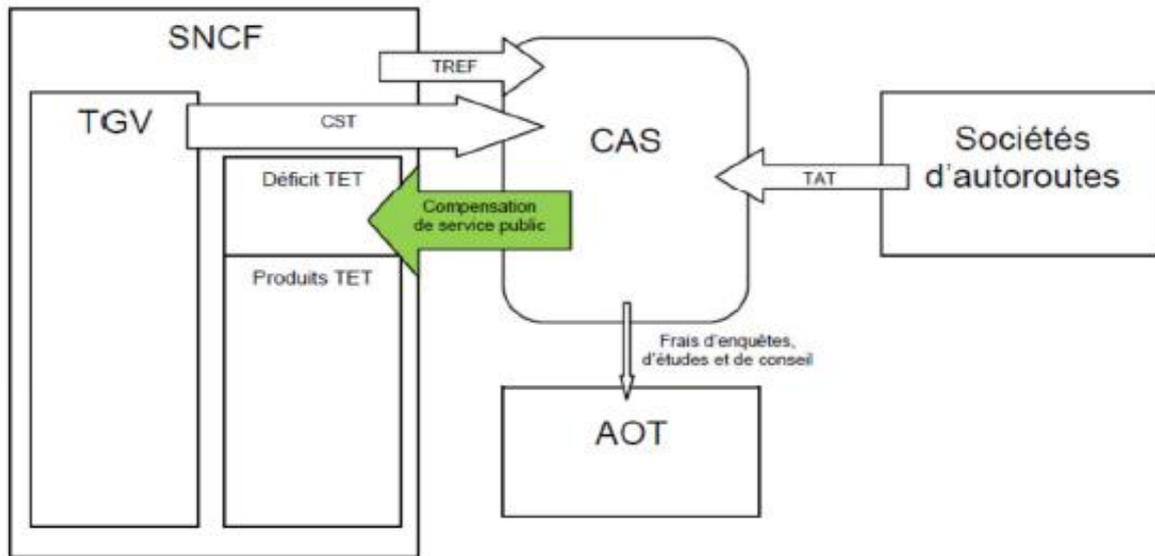
§3 Le financement des TET.

Exploité par la SNCF, le service Intercités fait l'objet d'un mécanisme de financement qui lui est propre. Si une partie de son financement et de ses investissements est tirée des recettes liées à son exploitation, une part non négligeable des ressources allouées aux Intercités provient du compte d'affectation spéciale (CAS) qui finance le déficit d'exploitation des TET.

Ce compte est alimenté par trois sources :

- La taxe d'aménagement du territoire (TAT) : elle porte sur les services de concessions d'autoroute et est prélevée en fonction des résultats de ces sociétés. Son montant, initialement plafonné à 35 millions d'euros, a été ramené à 19 millions d'euros par la loi de finance pour 2014.
- la contribution de solidarité territoriale (CST) : elle porte sur les services non conventionnés et est évaluée à 90 millions d'euros. Seule la SNCF est concernée par cette taxe.

- la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) : elle porte sur les services conventionnés et est évaluée à 200 millions d’euros. Seule la SNCF est soumise à cette taxe puisque cette dernière est censée s’appliquer pour toute entreprise ferroviaire dont le chiffre d’affaire annuel est supérieur à 300 millions d’euros.



Source : Cour des comptes

Cette présentation - succincte et théorique – des TET ne reflète pas la réalité de la situation dans laquelle évoluent les Intercités et les problèmes auxquels les acteurs et les usagers de ce service sont confrontés.

Section II La dure réalité des Intercités.

Il est nécessaire de rappeler que si la convention d’exploitation a été signée entre l’Etat et la SNCF, c’est pour pérenniser un système de transport majoritairement déficitaire que la SNCF ne pouvait continuer d’exploiter à perte. De ce caractère déficitaire découle le manque de volonté de l’exploitant dans la modernisation du service et donc la grande partie des problèmes que rencontre aujourd’hui l’activité Intercités : une offre commerciale confuse, un matériel vieillissant, une infrastructure inadaptée, une qualité de service qui ne correspond plus aux attentes des usagers.

§1 Une offre hétérogène et confuse

Si les Intercités constituent la troisième composante de l'activité de transport de voyageurs au sein de la SNCF, ils ne constituent pas une branche homogène. L'activité regroupe en effet :

- Des lignes de jour
- Des lignes de nuit
- Des liaisons de moyenne ou de longue distance
- Des liaisons province-province
- Des liaisons Paris-Province
- Des liaisons pendulaires dans le bassin parisien.

Prise entre les ambitions de la SNCF dans la promotion du TGV et l'ambition des Régions dans le développement de leurs lignes TER, la place des TET dont l'Etat est l'AOT n'a eu de cesse de se restreindre.

Outre cette multiplicité d'offres des Intercités, une partie de l'activité souffre de la confusion croissante avec les TER.

En effet, des accords entre autorités organisatrices régionales ont permis la mise en place, au moyen de TER, de liaisons de cabotage traversant deux régions ou plus, à l'instar des relations interrégionales assurées par les TET. La branche Proximités de la SNCF va jusqu'à identifier une dizaine de liaisons interrégionales traversant parfois jusqu'à quatre régions et assurées par des TER, soit une proportion presque équivalente aux liaisons interrégionales assurées par des TET. C'est ainsi par exemple les cas de la liaison Paris-Bar le Duc qui traverse l'Île de France, la Picardie, la Champagne-Ardenne et la Lorraine, ou de la liaison Lille-Rouen traversant le Nord-Pas de Calais, la Picardie et la Haute-Normandie.

De plus, si des TER effectuent des missions propres aux TET, l'inverse est également vrai. C'est le cas des liaisons pendulaires des Intercités qui sont la conséquence de l'échec des accords entre l'Etat et les Régions pour la reprise de certaines lignes dans le giron des TER comme en Picardie par exemple. Cette situation peut néanmoins s'expliquer par la nécessité de faire face aux besoins importants en capacité de transport du grand bassin parisien.

Enfin, TER et TET coexistent sur certaines lignes et y effectuent les mêmes arrêts, la confusion étant poussée jusqu'à considérer des TET comme des TER sur certains trajets à certaines heures⁷.

⁷ Cas des lignes Paris-Nevers, Paris-Mulhouse et Hirson-Metz

La différenciation entre TER et TET devient floue ; alors que la mission des Intercités devrait les concentrer sur des relations point à point de moyenne ou longue distance entre métropoles, comportant un faible nombre d'arrêts intermédiaires, certains trains Intercités voient leur vitesse moyenne (et donc une partie de leur attractivité) fortement dégradée par une activité de cabotage qui relève en principe des transports régionaux.

Le retard pris à définir précisément ce que sont les trains Intercités contribue à différer les décisions urgentes qu'ils appellent en termes de financement, de renouvellement du matériel roulant et d'investissement dans l'infrastructure afin de proposer une offre attractive et de qualité aux usagers.

Avec cette confusion TET/TER s'accompagne également la confusion de l'AO responsable quant à la gestion de ces services confondus et un manque évident de clarté dans les comptes de la SNCF concernant respectivement le service TET et les services TER impliqués.

§2 Un mécanisme de financement supporté essentiellement par la SNCF

La Convention d'exploitation des TET signée le 13 décembre 2010 entre l'Etat et la SNCF a prévu le versement d'une contribution pour charges de service public en contrepartie de la réalisation effective des obligations définies dans la convention.

Cette contribution est versée par l'intermédiaire d'un compte d'affectation spéciale alimenté par trois sources, selon un principe de solidarité ferroviaire et routière, rappelées ci-dessous :

- Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires, dont le montant est évalué à 200 millions en 2014.
- Contribution de solidarité territoriale, dont le montant est évalué à 90 millions en 2014.
- Taxe d'aménagement du territoire, plafonnée à 19 millions par la loi de finances pour 2014.

Ainsi posé, le principe de solidarité ferroviaire se trouve privé de son intérêt, la SNCF se trouvant être la seule entreprise ferroviaire assujettie aux taxes et contributions.

Quant à la solidarité routière, sa participation est réduite à seulement 6% du montant total du compte d'affectation spéciale, la SNCF assumant ainsi seule les 94% restant.

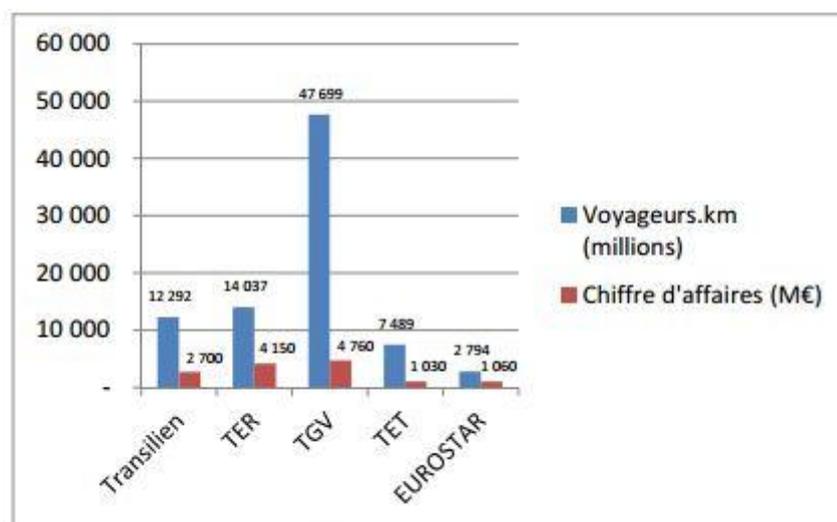
Pour finir, ce système de financement fonctionne en circuit fermé, la SNCF se voyant restituer par l'Etat ce qu'elle lui a versé. Qualifié de « dévoyé » et de « caricatural » par la Cour des comptes, le système de financement ne se révèle pas incitatif pour la SNCF non seulement en raison de la faible ambition en matière de gain de productivité de 0,5% par

an⁸ mais aussi parce que le système de bonus versé par le CAS se fait par le biais d'un ajustement des crédits de ce dernier par l'augmentation du taux des taxes prélevées sur la SNCF (puisque la TAT est plafonnée).

Évalué à 210 millions d'euros en 2011, le CAS s'est établi à plus de 300 millions en 2013 alors que la convention fixe un objectif de stabilisation de la contribution. En 2014, le déficit d'exploitation des TET a atteint les 330 millions d'euros et il pourrait atteindre 450 millions en 2016⁹.

§3 Un matériel et des infrastructures inadaptés

L'exploitation des TET est une activité peu rentable pour la SNCF comme en atteste ce graphique



Source : Cour des comptes, d'après SNCF

Cette activité présente un coût au train-km élevé pour la SNCF, près de 32,7€, contre une moyenne de 20 €/train-km pour le TER.

Ce coût élevé est une des raisons au sous-investissement en matériel roulant dédié et adapté aux TET.

Le parc actuel se caractérise par sa diversité des voitures et des modèles des engins de tractions. Il se caractérise aussi par la diversité des énergies motrices entre diesel, électrique ou bi-mode (diesel et électrique) et des vitesses de circulation correspondantes. Cela pose des problèmes en matière de mutualisation de l'exploitation

⁸ Ce taux n'est pas considéré comme un facteur significatif de réduction du déficit

⁹ *Le gouvernement engage une feuille de route pour un nouvel avenir des trains d'équilibre du territoire*, Ministère du développement durable, 7 juillet 2015

ou de la maintenance et impose à l'exploitant de conserver dans chacune des catégories des réserves de matériels qui diminuent la rentabilité globale du parc.

Cette diversité d'énergie motrice est la conséquence de l'état de l'infrastructure sur laquelle circulent les TET. Le réseau est en effet peu électrifié et rarement de bout en bout, ce qui oblige au mieux à faire circuler des motrices bi-modes sur un parcours mêlant diesel et électrique, au pire à faire circuler des motrices uniquement diesel sur ces mêmes parcours. A cela s'ajoute aussi les programmes de travaux sur les lignes, de rénovation ou de modernisation, principalement effectués de nuit.

Comme le souligne la Cour des comptes dans son rapport¹⁰, l'activité Intercités souffre aujourd'hui de décennies de sous-investissement en matériel roulant. Depuis l'investissement dans les voitures Corail dans les années 1970, la SNCF n'a plus investi dans du matériel roulant neuf pour les Intercités et s'est concentrée sur le matériel TGV et TER. Seules des opérations de rénovation ou de modernisation ont été entreprises.

De ce fait, le parc des TET est obsolète. On estimait, en 2012, que d'ici à 2020, toutes les motrices diesel seront radiées, ainsi que 40% des motrices électriques. Quant aux voitures Corail, elles le seront toutes en 2022.

La prise de conscience de l'urgence de la situation n'a été que trop tardive. La programmation du renouvellement du matériel roulant s'est déroulée dans l'urgence et la précipitation, alors même que les problématiques et les composantes sont connues depuis 2005.

En 2013 est donc signée par le gouvernement une convention l'engageant pour 510 millions d'euros dans le renouvellement d'une partie du parc du matériel roulant, l'objectif étant de combler la sortie des motrices diesel en les remplaçant par du matériel Régiolis bi-mode fourni par Alstom entre 2015 et 2017.

Si l'effort de renouvellement est louable, on ne peut réellement se réjouir puisque « seulement » 34 rames sont commandées. Aussi, on peut s'interroger sur les modalités de financement de ce matériel par l'AFITF¹¹ dont les capacités financières ne sont pas sans limite et dont les ressources ne seront plus aussi importantes, en raison notamment de l'abandon de l'EcoTaxe. Enfin, le matériel commandé est développé et construit pour des circulations TER, il n'est *de facto* pas adapté pour offrir un confort digne des circulations de longues distances avec peu d'arrêts intermédiaires, ce qui n'en fait qu'un palliatif imposé par l'urgence de l'aveu même de la SNCF¹².

Les lignes de nuit quant à elles présentent un matériel spécifique mais qui partage, avec le reste des Intercités, sa vétusté. Pour rénover l'ensemble des voitures de nuit,

¹⁰ *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, Rapport public annuel de la Cour des Comptes, février 2015.

¹¹ Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

¹² *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, Rapport public annuel de la Cour des Comptes, février 2015.

l'enveloppe est estimée par la SNCF à près de 120 millions d'euros, et ce, pour une hypothèse de rénovation et non de renouvellement de matériel.

§4 Une qualité de service en baisse

Conséquence immédiate du vieillissement du matériel roulant, la qualité de service des TET n'a cessé de diminuer depuis des années.

Si les voitures Corail mises en service depuis les années 1970 ont prouvé leur robustesse et leur confort, les opérations successives d'entretien, de rénovation, de restylage ne permettent pas de faire oublier l'âge de leur conception. Elles ne présentent plus le niveau de confort que les usagers sont en droit d'attendre, 40 ans après le lancement de celles-ci. Elles ne sont pas en mesure d'offrir aux usagers les services qu'ils attendent :

- Aménagements intérieurs variés et conviviaux,
- Confort acoustique
- Eclairage individuel
- Accès Wi-Fi
- Prise électrique à chaque siège
- Accessibilité et équipements pour les PMR¹³

Le vieillissement du matériel roulant engendre également plus de problèmes techniques et des programmes de maintenance plus réguliers, ce qui est un facteur de retard, voire de suppression de trains, décourageant les usagers et les incitant à se reporter vers d'autres solutions de transport face à une ponctualité de plus en plus défailante.

Face à cette situation, de nombreuses voix se sont élevées pour lister les difficultés rencontrées par les TET et proposer des pistes de réflexions et/ou d'améliorations.

¹³ Personne à Mobilité Réduite

Chapitre II

Réflexions et perspectives d'avenir.

Section I Réflexions de la Cour des Comptes et de la Commission Duron.

Souvent critiquées pour la logique financière et comptable qui dirigerait ses travaux, la Cour des comptes doit tout de même être saluée pour ses réflexions pointues et sa force de propositions face aux questions qui lui sont soumises ou dont elle se saisit.

Face au constat posé par ses travaux de 2014¹⁴ et 2015¹⁵, les solutions proposées par la Cour des Comptes relèvent, pour ainsi dire, du bon sens. Celle-ci propose en effet :

- Que l'Etat retrouve une véritable place d'autorité organisatrice de transport pour peser dans les décisions touchant aux TET et diminuer les risques de confusion de responsabilité,
- Une diminution des coûts par une réduction des dessertes sur les lignes déficitaires
- Une redéfinition du périmètre des TET par rapport au TGV et au TER préconisée par la Commission Mobilités 21¹⁶ déjà présidée par Philippe DURON.
- L'augmentation des entreprises ferroviaires assujetties aux taxes et contributions alimentant le CAS. Cela supposerait d'ouvrir dès aujourd'hui le secteur du transport ferroviaire national de voyageurs à la concurrence.
- Une participation plus large du secteur routier au CAS.

La logique de ces travaux a été la recherche des pistes de réduction des coûts d'exploitation de l'activité TET plus que de modernisation, celle-ci passant quasi exclusivement par le renouvellement du matériel roulant et des travaux d'infrastructures dont les coûts ne peuvent être supportés par la SNCF ou l'Etat seul. La diminution des coûts et des charges d'exploitation dépend, pour sa part, de la seule volonté des parties à la convention de mener une véritable réflexion sur l'offre des TET.

La Commission « Avenir des TET »¹⁷, aussi appelée Commission DURON du nom de son président, Philippe DURON, a été lancée en novembre 2014 afin d'analyser et de clarifier

¹⁴ *Les trains d'équilibre du territoire*, Rapport particulier de la Cour des Comptes, 2 juillet 2014

¹⁵ *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, Rapport public annuel de la Cour des Comptes, février 2015

¹⁶ *Mobilité 21 « pour un schéma national de mobilité durable »*, 27 juin 2013

¹⁷ Commission lancée le 19 novembre 2014 par Alain VIDALIES, Secrétaire d'état chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

l'offre TET et de proposer des solutions pouvant être mises en œuvre à court terme. Les conclusions du rapport DURON portent surtout sur des évolutions différenciées de l'offre en fonction des flux et du niveau de compétitivité :

- Sur les lignes ou segments à fort potentiel, l'idée serait de renforcer l'offre TET, en augmentant la fréquence des dessertes lorsque cela est pertinent et en proposant un nouveau matériel roulant.
- Sur les lignes faiblement fréquentées, il serait question d'adapter le niveau de desserte à la demande et, le cas échéant, transférer le service sur route.
- Pour les lignes de jour modifiées, des offres de mobilité alternatives devront être instaurées, soit en améliorant les correspondances des TER, soit en créant des liaisons routières desservant les principales villes du parcours ou en mettant en place des services de transport à la demande.
- Au sujet des lignes de nuit, la commission propose de maintenir les dessertes qui ne disposent pas d'une offre alternative suffisante, notamment en raison de leur caractère relativement enclavé. Cela concerne la ligne Paris – Briançon et la ligne Paris – Rodez / Toulouse – Latour-de-Carol.

Le rapport de la Commission DURON, publié le 25 mai 2015, souffre des mêmes reproches faits aux travaux de la Cour des comptes, à savoir une analyse purement comptable de la situation mais c'est surtout sa timidité qui lui est reprochée par les acteurs du secteur.

Si la date de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire national de voyageurs est toujours en discussion au niveau européen et pourrait être repoussée à 2022, plusieurs voix¹⁸ se sont exprimées en faveur non d'une ouverture à la concurrence mais de l'expérimentation de l'exploitation, sur certaines lignes TET, par d'autres opérateurs que la SNCF.

Si l'AFRA¹⁹ et les opérateurs ferroviaires tels que Transdev partagent le constat fait par la Commission DURON, qui rejoint celui déjà posé par la Cour des comptes, ils lui reprochent une conclusion trop proche de la position de la SNCF, à savoir une diminution ou une suppression des dessertes plutôt que des expérimentations sur des lignes ou des lots de lignes afin d'évaluer des pistes de réduction des charges d'exploitation²⁰ et l'ouverture anticipée à la concurrence du secteur.

¹⁸ Dont le président de la SNCF, Guillaume PEPY lui-même. « *La SNCF n'a pas peur de la concurrence, testons la !* », Guillaume PEPY, propos recueillis par Fabrice Gliszczynski et Philippe Mabile, La Tribune, 17 avril 2015

¹⁹ Association Française du Rail

²⁰ Cela passe à la fois par une convention plus contraignante et incitative pour l'opérateur et une optimisation de la production.

Section II Actions du gouvernement.

A la suite du rapport DURON, l'Etat a souhaité engager un nouveau processus de consultation et de réorganisation des TET. Ainsi, une nouvelle mission a été lancée le 7 juillet 2015.

Par celle-ci, l'Etat souhaite :

- Conclure une nouvelle convention pour l'exploitation des TET pour la période 2016-2020,
- Endosser son rôle d'autorité organisatrice des transports et renforcer ses capacités d'expertises,
- Redéfinir l'offre des TET en y associant les autorités régionales
- Redéfinir l'offre des trains de nuit dont seules deux lignes ont la certitude d'être conservées par la prochaine convention d'exploitation.
- Investir massivement dans le renouvellement du matériel roulant et la rénovation des infrastructures pour un montant total de près de 3,5 milliards d'euros.

Cette mission pourrait être tout à fait prometteuse si elle permettait la mise en place rapide des préconisations du rapport DURON ou l'application de mesures correctives d'urgence. Malheureusement, l'Etat repousse encore un peu plus le moment de la décision par le lancement de cette nouvelle mission.

Conclusion

Les TET constituent un service public au carrefour de nombreux enjeux, ce qui en fait l'objet de convoitises et batailles. Ils sont, en raison du caractère public du service, un enjeu politique et social pour les élus locaux qui comptent sur leurs territoires le passage des TET et ne souhaitent nullement voir leurs dessertes diminuées, voire supprimées, dans une logique de désenclavement. C'est ainsi que la Région Basse-Normandie a « sécurisé » la desserte de son territoire par les TET en signant une convention²¹ avec l'Etat par laquelle, en contrepartie du maintien de l'exploitation des TET jusqu'en 2030, la Région finance l'achat du matériel roulant²² affecté à la ligne Paris-Granville.

Les TET constituent également un enjeu économique notable. D'abord pour la SNCF qui ne cesse d'exploiter un service largement déficitaire. Pour d'autres entreprises ferroviaires, les TET pourraient constituer la porte d'entrée sur le marché national de transport ferroviaire de voyageurs en cas, au mieux, d'ouverture à la concurrence, au « pire » d'expérimentations par le concours de délégations de service public.

Le maintien et la volonté de relancer l'activité TET traduit également un enjeu environnemental. S'il apparaît inévitable et même nécessaire que certaines lignes voient leur fréquence diminuée en raison d'un manque d'usagers ou de taux de remplissage trop faibles, il est indéniable que le transport ferroviaire, notamment électrique, représente un avantage certain sur le transport terrestre routier. Cependant, la libéralisation du secteur du transport de voyageurs par autocar rend plus difficile la concrétisation de ce projet de redynamisation des TET, sauf à réussir le tour de force d'associer de manière complémentaire transport ferroviaire et transport par autocar. A défaut, on assistera à un report modal important du fer vers la route.

Malheureusement, il semble que le futur proche des TET s'inscrive dans une démarche d'indécision, d'inaction et d'urgence dans l'attente.

Porteur de grands espoirs, le rapport DURON inspire un sentiment de statu quo, non en raison de ses propositions mais parce que celles-ci n'ont pas été entendues par le gouvernement.

Des mots mêmes d'Alain VIDALIES, « *la commission « Avenir des Trains d'Equilibre du Territoire » a vocation à éclairer les décisions que devra prendre prochainement le Gouvernement. Je souhaite que celles-ci interviennent dès 2015, pour que des évolutions soient visibles dès 2016* » puisque « *le temps presse. Il n'est plus possible de retarder les décisions, depuis trop longtemps repoussées* »²³.

²¹ Protocole relatif à l'exploitation de la ligne Paris-Granville par les Trains d'équilibre du territoire, 23 janvier 2014.

²² 15 Régiolis neufs.

²³ Communiqué de presse, Alain VIDALIES lance la commission « Avenir des trains d'équilibre du territoire », 19 novembre 2014.

Force est de constater que cette urgence de prise de décision ne semble plus d'actualité puisqu'à la suite du rapport DURON²⁴, les recommandations de la nouvelle mission lancée le 7 juillet 2015 sous le nom de « nouvel avenir des trains d'équilibre du territoire »²⁵ ne seront pas connues avant mi-2016.

Certes, l'Etat s'est engagé au travers de cette nouvelle mission à renforcer son rôle et à investir : 1,5 milliards d'euros sont prévus pour le matériel roulant et 2 milliards d'euros pour l'infrastructure.

En réalité, ces sommes annoncées sont flatteuses et pour partie déjà engagées et ne constituent donc en rien un investissement supplémentaire conséquent dans la modernisation des TET.

Sur l'infrastructure tout d'abord, l'Etat s'est engagé à investir 2 milliards d'euros. Comme précisé dans le communiqué du 7 juillet 2015, la majeure partie de ces fonds est d'ores et déjà débloquée dans le cadre des CPER²⁶ 2014-2020 ou 2015-2020. Il n'est pas prévu d'investissements supplémentaires à ceux déjà définis.

Sur le matériel roulant, la somme annoncée d'1,5 milliards d'euros correspond au minimum défini par la SNCF pour le renouvellement du matériel, la fourchette allant d'1,2 milliard d'euros à plus de 3,5 milliards d'euros. De plus, cet investissement va s'étaler jusqu'en 2025, ce qui ne correspond pas avec l'urgence de renouvellement maintes fois rappelée.

L'urgence et la logique ne semblent plus si présentes puisque Monsieur PHILIZOT, Préfet nommé à la tête de la nouvelle mission, effectuera d'ici la fin de l'année 2015 un travail de concertation avec les équipes et les dirigeants des Régions pour la mise en place de la nouvelle convention et les possibilités d'offre alternative. Après les élections régionales des 6 et 13 décembre 2015, il abordera les questions de réorganisation des articulations TET et TER avec les nouvelles équipes à la tête des Régions, équipes qui pourraient ne pas être satisfaites des travaux entrepris à la fin 2015.

La volonté de ne pas attaquer dès la fin 2015 les négociations quant à l'offre des TET traduit d'une part, une certaine logique dans le fait de ne pas entamer un travail avec des équipes dont les compositions et positions seront peut être amenées à radicalement changer et surtout, d'autre part, de ne pas créer de tensions à quelques mois des élections régionales qui pourraient changer de manière plus accentuée encore la couleur politique des Régions.

Ainsi repoussées à mi 2016, les négociations n'ont que peu de chances d'aboutir à des modifications concrètes et significatives sans prendre de risques de perturbations

²⁴ Alain VIDALIES allant même jusqu'à dire dans un communiqué que « ce rapport n'engage en l'état pas le gouvernement, »

²⁵ Cf. Annexe.

²⁶ Contrat de Plan Etat-Région.

politiques et sociales majeures dans une année de campagne pour l'élection présidentielle de 2017.

Contrairement à ses voisins européens, où la concurrence sur le marché national du transport ferroviaire de voyageurs est mise en œuvre depuis des années avec des résultats probants en matière de gain de productivité, de ponctualité, d'offre de transport, de fréquentation, de baisse des charges et de prix des billets, la France refuse d'anticiper les évolutions futures, qu'elles soient à plus ou moins brève échéance. Pour Alain VIDALIES, « la concurrence n'est pas un choix mais un horizon ». Il faut espérer, pour l'avenir des TET, que cet horizon ne soit pas aussi sombre que le ciel qui s'est abattu sur la tête du fret français lors de son ouverture totale – et non préparée – à la concurrence.

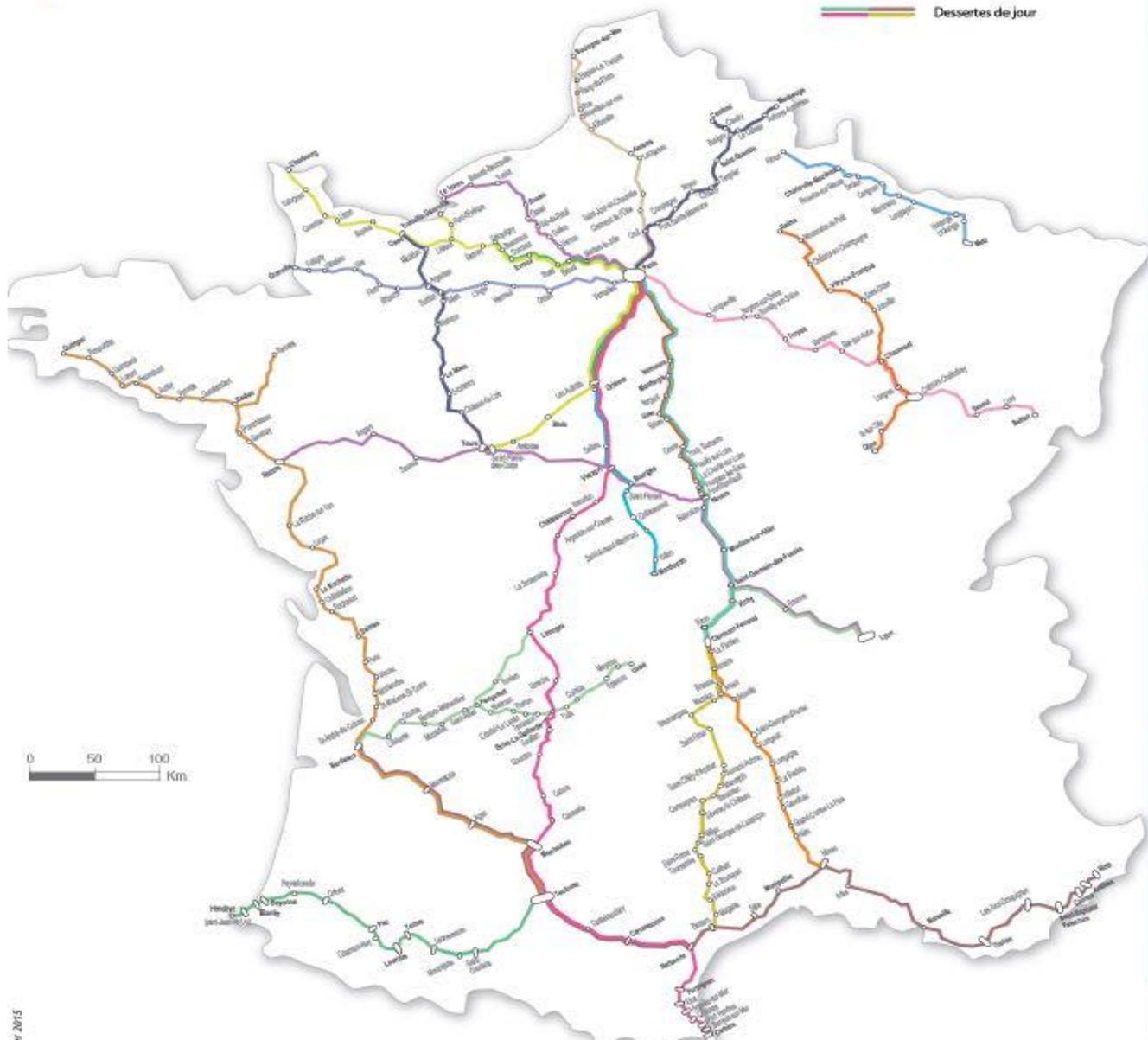
Annexes

Annexe 1 : Carte des lignes de jour des Intercités



Les trains d'équilibre du territoire 2015

Dessertes de jour



- Paris - Caen - Cherbourg / Trouville - Deauville
- Paris - Evreux - Sarquigny
- Paris - Rouen - Le Havre
- Paris - Granville
- Paris - Amiens - Boulogne
- Paris - St Quentin - Maubeuge / Cambrai
- Paris - Montargis - Cosne - Nevers
- Paris - Bourges - Montluçon

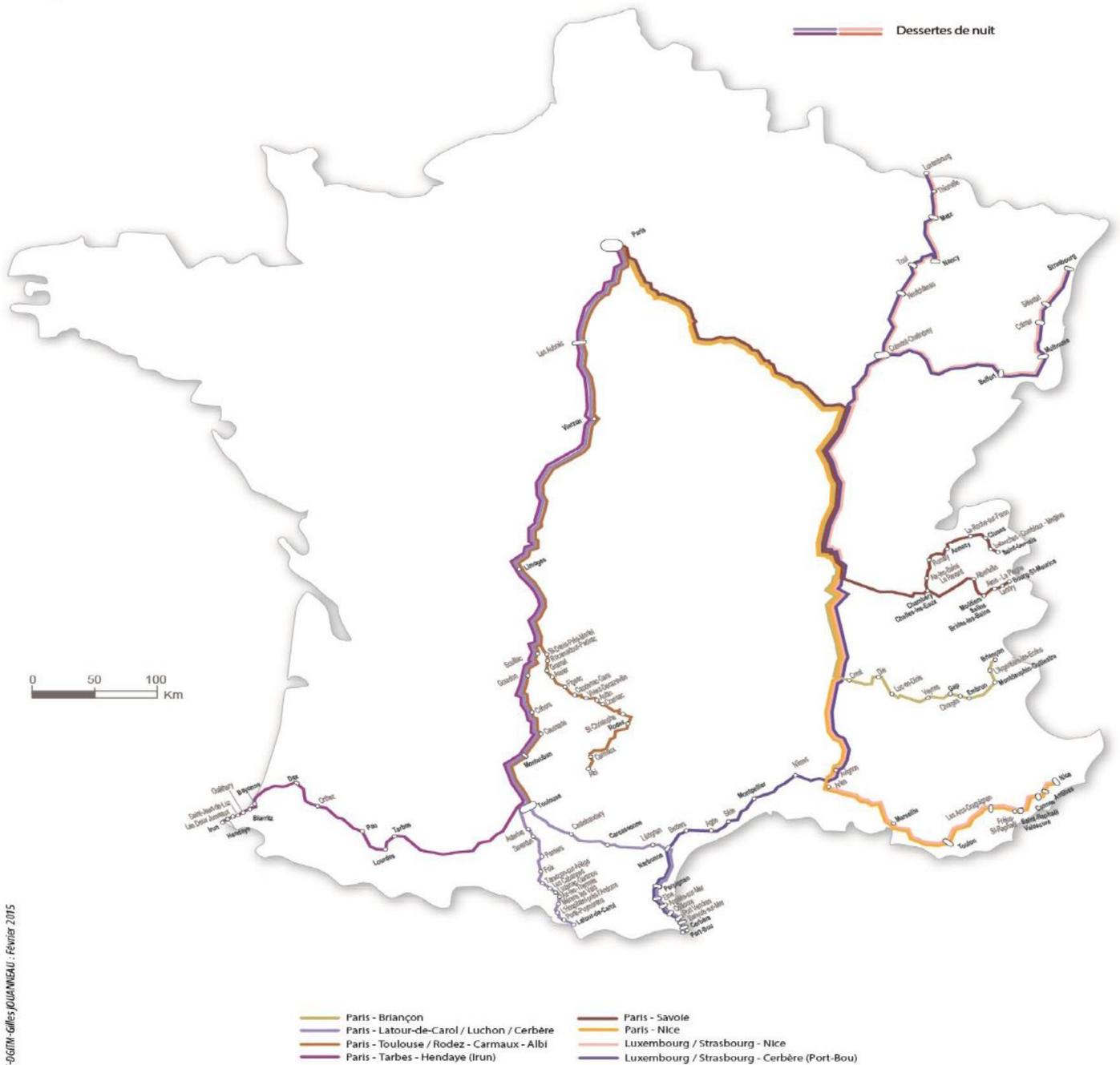
- Paris - Orléans - Tours
- Nantes - Tours - Lyon
- Caen - Le Mans - Tours
- Reims - Dijon
- Hinon - Charleville - Metz
- Paris - Troyes - Culmont - Belfort
- Quimper - Nantes - Bordeaux - Toulouse
- Hendaye - Toulouse

- Bordeaux - Lyon
- Paris - Clermont
- Paris - Limoges - Toulouse - Carrières
- Cévenol (Clermont - Nîmes)
- Bordeaux - Marseille - Nice
- Aubrac (Clermont - Béziers)

Annexe 2 : Carte des lignes de nuit des Intercités



Les trains d'équilibre du territoire 2015



Annexe 3 : Feuille de route pour « un nouvel avenir des TET »



Feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire

7 juillet 2015

Les Trains d'Équilibre du Territoire constituent une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires.

Toutefois, ces trains ne répondent aujourd'hui plus de manière satisfaisante aux attentes des voyageurs, en termes de dessertes comme de qualité du service. L'offre est hétérogène, souvent mélangée avec celle des TER. La ponctualité se dégrade. Le matériel roulant est ancien (plus de 35 ans d'âge en moyenne). La satisfaction du client recule.

Un constat s'impose : ces trains perdent chaque jour du terrain face aux nouvelles offres de mobilité qui se développent et séduisent les clients :

- Depuis 2011, ce sont près de 20% de voyageurs en moins à bord des TET, qui se sont notamment orientés vers le mode aérien ou le covoiturage;
- Cette évolution devient financièrement insoutenable : de 330 M€ en 2014, le déficit d'exploitation pourrait atteindre 450 M€ en 2016 sans mesures énergiques.

Il n'y a pas de fatalité à cette situation : les Trains d'Équilibre du Territoire sont un outil majeur de la solidarité et de l'aménagement dans notre pays, si cette offre est articulée avec les TGV et les TER.

C'est ce qui a conduit le Secrétaire d'État aux Transports, à la Mer et à la Pêche à lancer le chantier de la renaissance de ces trains, afin qu'ils retrouvent leur pertinence et leurs clients.

C'est pour cela qu'a été confié à une commission présidée par le député Philippe Duron, composée de parlementaires, d'élus régionaux et d'experts, le soin de formuler, sur la base d'un diagnostic complet, des recommandations pour donner un autre avenir à ces trains. Les conclusions de cette commission ont été rendues le 26 mai dernier. Elles ont été présentées aux commissions compétentes du Parlement, et donné l'occasion d'un débat de fond.

Le Gouvernement imprime aujourd'hui une nouvelle dynamique pour faire renaître cette offre de transports. Droit à la mobilité, solidarité nationale, aménagement du territoire, maîtrise de l'équilibre économique sont les maîtres mots de la démarche du gouvernement.

Cette nouvelle feuille de route permettra de prendre d'ici mi-2016 des décisions complètes et cohérentes concernant l'avenir de ces trains.

A – Le Gouvernement engage l'élaboration d'une nouvelle convention avec SNCF Mobilités pour l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire

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

Cette nouvelle convention doit être élaborée sur des bases refondées. Pour sortir d'une répartition confuse des responsabilités entre l'Etat et SNCF Mobilités, **l'Etat deviendra une autorité organisatrice de plein exercice**, à l'image des autorités organisatrices régionales, en renforçant sa capacité d'expertise et en élargissant le champ de ses décisions, concernant notamment l'offre de transport. **L'Etat pourra ainsi intervenir plus efficacement** auprès des acteurs locaux.

Pour pouvoir jouer pleinement ce nouveau rôle, l'Etat renforce sa capacité à mener à bien ses missions d'Autorité Organisatrice :

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

Cette nouvelle convention entre l'Etat et SNCF Mobilités sera conclue pour la période 2016-2020. Elle devra donc offrir les flexibilités nécessaires, pour permettre les évolutions de l'offre TET au cours de cette période.

B – Le service TET doit s'adapter aux nouvelles habitudes de mobilité, en tenant compte de l'offre de transports environnante

Le diagnostic de la commission présidée par Philippe Duron est clair : l'offre TET ne répond plus aux besoins de mobilité des voyageurs et des territoires :

- **Héritée de l'histoire, elle est très hétérogène**, et l'imbrication des offres TET et TER sont préjudiciables à la qualité et à la lisibilité de l'offre ;
- **Les dessertes proposées sur les lignes de jour n'ont pas été adaptées** à l'évolution des habitudes de mobilité ;
- **Le modèle économique actuel des lignes de nuit n'est plus viable ;**
- **Cette inadéquation conduit à un niveau de subventionnement public** dont la croissance n'est pas soutenable pour les finances publiques.

Le Gouvernement a donc décidé d'agir, en concertation étroite avec les Autorités Organisatrices des dessertes régionales TER avec lesquelles les lignes TET sont fortement imbriquées.

Une concertation engagée pour faire évoluer l'offre TET

Le Préfet François Philizot conduira une large concertation avec les Régions :

- **Sa mission, qui s'engage aujourd'hui, sera d'examiner avec les élus régionaux les modalités d'évolution des services TET**, à partir des évolutions d'offre préconisées par la commission. Les meilleures articulations seront trouvées entre les offres de chaque activité et de chaque mode de transport, afin d'exploiter au mieux les services existants ;
- **Cette mission se poursuivra à partir de janvier 2016, avec les nouveaux élus régionaux, afin de disposer des conclusions d'ici mai 2016.** Elles permettront au Gouvernement de prendre les décisions qui s'imposent, à partir d'un travail coordonné avec les autres offres de transports. Toutefois, toute évolution faisant l'objet d'un accord pourra préalablement être mise en œuvre, dans le cadre de la nouvelle convention entre l'Etat et SNCF Mobilités.
- **La SNCF et ses organisations syndicales seront étroitement informées de l'avancement de cette concertation à laquelle elles seront associées.**

Un nouveau modèle pour l'offre TET de nuit

Face au constat d'une offre de nuit également très hétérogène et qui ne répond plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs (fréquentation en baisse de 25% depuis 2011), il est urgent de donner essor à un nouveau modèle.

L'analyse de la commission a permis d'identifier des lignes indiscutables, en raison de l'absence d'une offre alternative suffisante pour les territoires concernés.

- **Les lignes de nuit Paris-Briançon, et Paris-Rodez / Latour de Carol en font partie et seront donc maintenues** dans le cadre de la prochaine convention entre l'Etat et SNCF Mobilités.

Les autres lignes de nuit desservent des territoires qui bénéficient d'offres alternatives de mobilité de bon niveau, ou qui vont prochainement s'améliorer.

Ainsi, à titre d'exemple :

- **La ligne de nuit Luxembourg/Strasbourg – Nice/Cerbère** sera affectée par la nouvelle offre TGV liée à la mise en service de la 2^e phase de la Ligne à Grande Vitesse Est Européenne en avril 2016, qui améliorera fortement la desserte ferroviaire du Grand Est.
- **La ligne de nuit Paris-Tarbes-Hendaye-Irun** sera affectée par la nouvelle offre TGV liée à la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique en juillet 2017, qui améliorera fortement la desserte ferroviaire du Sud Ouest, avec des temps de parcours TGV vers Paris réduits d'une heure.

La nouvelle convention entre l'Etat et SNCF Mobilités devra donc tirer les enseignements de la diminution régulière de la fréquentation de ces lignes.

La concertation menée sous l'égide du Préfet François Philizot prendra en compte ce champ de réflexion et proposera des schémas alternatifs en liaison avec toutes les parties prenantes.

C – Le Gouvernement s’engage pour l’amélioration de la qualité du service et le renouvellement du matériel roulant

Le confort et la qualité du service sont des attentes légitimes des voyageurs. C’est un facteur majeur de l’attractivité de l’offre des Trains d’Equilibre du Territoire. Cet avantage compétitif du train, où le voyage correspond pleinement à un temps pour soi, doit être renforcé.

Le Gouvernement s’engage donc dans le renouvellement du matériel roulant des Trains d’Equilibre du Territoire, dont l’ancienneté et l’obsolescence constituent des handicaps majeurs de confort et de performance :

- **Le parc de matériel roulant des lignes structurantes de l’offre TET sera entièrement renouvelé d’ici 2025, pour un montant d’investissement d’environ 1,5 milliard d’euros. L’engagement d’une telle opération d’acquisition interviendra d’ici fin 2015.** Les nouvelles rames offriront un confort adapté aux longues distances et tous les services utiles à bord, pour faire du voyage un temps utile et plaisant.
- **L’acquisition de 34 rames neuves est d’ores et déjà en cours pour un montant de 510 M€.** Ces rames seront déployées à partir de fin 2016, selon des modalités qui seront définies d’ici mi-2016, suite à la concertation avec les Régions sur les évolutions d’offre TET de jour.

L’accès à internet doit être amélioré pour les voyageurs à bord des trains et dans les gares:

- **Le Gouvernement a prévu des obligations d’extension de la couverture des lignes ferroviaires dans l’attribution de nouvelles fréquences** aux opérateurs mobiles d’ici fin 2015.
- **Il soutient également la démarche de partenariat entre SNCF et les opérateurs mobiles visant à améliorer la couverture des trains du quotidien d’ici fin 2016,** et veillera à la prise en compte des Trains d’Equilibre du Territoire dans cette démarche.

L’Etat investit par ailleurs lourdement dans la modernisation des infrastructures ferroviaires, en particulier dans le cadre de la nouvelle génération des contrats de plan Etat-Régions, pour la plupart signés ou sur le point de l’être. **Ce sont ainsi 2 milliards d’euros que l’Etat investira entre 2015 et 2020, en lien avec SNCF Réseau et les collectivités partenaires, dont l’essentiel concerne l’amélioration du réseau existant emprunté par les Trains d’Equilibre du Territoire.**

Enfin, la nouvelle convention entre l’Etat et SNCF Mobilités doit placer le voyageur au cœur des décisions. Elle devra mettre l’accent sur l’incitation de SNCF Mobilités à l’amélioration de la qualité du service, en tenant compte de la perception de celle-ci par les voyageurs. La ponctualité sera bien sûr au cœur des préoccupations, ainsi que l’information des voyageurs. Il sera par ailleurs indispensable pour SNCF Mobilités de mener une politique commerciale dynamique pour relancer l’attractivité des TET.

Bibliographie

Conventions :

- Convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) 2011-2014 du 13 décembre 2010.
- Protocole relatif à l'exploitation de ligne Paris – Granville par les trains d'équilibre du territoire du 23 janvier 2014.

Avis, dossiers et rapports publics :

- *Avis n°14-A-05 relatif au fonctionnement concurrentiel du marché du transport interrégional régulier par autocar*, Autorité de la Concurrence, 27 février 2014.
- *Les trains d'équilibre du territoire*, Rapport particulier de la Cour des Comptes, 2 juillet 2014
- *TET : Agir pour l'avenir*, Rapport de la Commission « Avenir des trains d'équilibre du territoire », 25 mai 2015
- *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, Rapport public annuel de la Cour des Comptes, février 2015
- *Les trains d'équilibre du territoire*, Cahier du GART, mai 2013.
- *Rapport d'exécution 2013 : Trains d'équilibre du territoire*, DGITM – Direction des Services de Transports, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.
- *La convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire*, Audition par la Commission « Avenir des trains d'équilibre du territoire », David HERRGOTT, 10 février 2015.
- *Lettre de mission de François PHLIZOT*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, 24 juillet 2015 (http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Lettre_de_mission_Francois_Philizot.pdf)

Articles de presse :

- *Alstom vend ses Régiolis pour renouveler les trains Corail et les Intercités*, MobiliCités, Nathalie ARENSONAS, 26 septembre 2013 (<http://www.mobilicites.com/011-2341-Alstom-vend-ses-Regiolis-pour-renouveler-les-trains-Corail-et-les-Intercites.html>)
- *Arriva veut concurrencer la SNCF sur les Intercités*, Marie HERBERT, Contexte, 21 octobre 2014 (https://www.contexte.com/article/territoires/arriva-veut-concurrencer-la-sncf-sur-les-trains-dequilibre-du-territoire_26468.html)
- *Intercités : des élus appellent à un débat au Parlement*, Florence GUERNALEC, MobiliCités, 20 mai 2015 (<http://www.mobilicites.com/011-3776-Intercites-des-elus-appellent-a-un-debat-au-Parlement.html>)
- *Intercités : l'ARF craint un « abandon de nombreuses dessertes de villes françaises »*, Florence GUERNALEC, MobiliCités, 15 juillet 2015 (<http://www.mobilicites.com/011-3987-Intercites-l-ARF-craint-un-abandon-de-nombreuses-dessertes-de-villes-francaises.html>)
- *Intercités : l'analyse des critiques du Rapport Duron*, Florence GUERNALEC, MobiliCités, 27 mai 2015 (<http://www.mobilicites.com/011-3793-Intercites-pot-pourri-des-critiques-du-rapport-Duron.html>)
- *Intercités : le coup de gueule des présidents des Régions Haute et Basse Normandie*, Florence GUERNALEC, Contexte, 28 novembre 2014 (<http://www.mobilicites.com/011-3270-Intercites-le-coup-de-gueule-des-presidents-des-regions-la-Haute-et-Basse-Normandie.html>)
- *Intercités, le GART demande au gouvernement « de revoir sa copie »*, Florence GUERNALEC, MobiliCités, 8 juillet 2015 (<http://www.mobilicites.com/011-3967-Intercites-le-GART-demande-au-gouvernement-de-revoir-sa-copie.html>)
- *Intercités, le grand défi de la Commission Duron* Mobilettres, 10 avril 2015, (<http://www.mobilettre.com/intercites-le-grand-defi-de-la-commission-duron/>)
- *Intercités : le rapport 2015 de la Cour des Comptes torpille la convention entre l'Etat et la SNCF*, Fanny ROUX, Contexte, 11 février 2015 (https://www.contexte.com/article/transports/intercites-la-convention-entre-letat-et-la-sncf-torpillee-par-le-rapport-2015-de-la-cour-des-comptes_27450.html)

- *Intercités : pour Alain VIDALIES, il est urgent d'attendre les élections régionales*, Marc FRESSOZ, Mobilicités, 15 juillet 2015 (<http://www.mobilicites.com/011-3960-Alain-Vidalies-sauve-deux-trains-de-nuit.html>)
- *Jean-Marc Janaillac : « L'ouverture à la concurrence finit par être vidée de son sens »*, Marie HERBERT, Contexte, 9 mars 2015 (https://www.contexte.com/article/transports/jean-marc-janaillac-louverture-a-la-concurrence-finit-par-etre-vidée-de-son-sens_27742.html)
- *« La SNCF n'a pas peur de la concurrence, testons la ! »*, Guillaume PEPY, propos recueillis par Fabrice Gliszczynski et Philippe Mabile , La Tribune, 17 avril 2015 (<http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/guillaume-pepy-la-sncf-n-a-pas-peur-de-la-concurrence-testons-la-469723.html>)
- *La SNCF veut-elle signer l'arrêt des Intercités ?*, Marie HERBERT et Fanny ROUX, Contexte, 01 avril 2015 (https://www.contexte.com/article/transports/sncf-intercites-tet-suppression-lignes-commission-duron_28009.html)
- *Le gouvernement veut refondre la carte des trains TET*, Marie HERBERT, Contexte, 20 novembre 2014 (https://www.contexte.com/article/territoires/le-gouvernement-veut-refondre-la-carte-des-trains-tet_26739.html)
- *Remue-méninges dans le ferroviaire pour moderniser le réseau Intercités*, La Gazette des communes, 10 avril 2015 (<http://www.lagazettedescommunes.com/348405/remue-meninges-dans-le-ferroviaire-pour-moderniser-le-reseau-intercites/>)
-

Sites internet :

- Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'énergie, section « transport de voyageurs » : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-Gouvernement-engage-une-feuille,43991.html>
- SNCF : <http://www.sncf.com/fr/trains/intercites>
- ARAF: <http://regulation-ferroviaire.fr/>

- Autorité de la Concurrence: <http://www.autoritedelaconcurrence.fr/>
- AFRA : <http://www.assorail.fr/>
- FNAUT : <http://www.fnaut.fr/>

Table des matières

Introduction	5
Chapitre I Intercités : Définition et état des lieux de l'activité.....	7
Section I Définition de l'activité Intercités	7
§1 Eléments de définition.....	7
§2 L'exploitation des TET en quelques chiffres	8
§3 Le financement des TET.....	9
Section II La dure réalité des Intercités.	10
§1 Une offre hétérogène et confuse	11
§2 Un mécanisme de financement supporté essentiellement par la SNCF.....	12
§3 Un matériel et des infrastructures inadaptés	13
§4 Une qualité de service en baisse.....	15
Chapitre II Réflexions et perspectives d'avenir.	16
Section I Réflexions de la Cour des Comptes et de la Commission Duron.....	16
Section II Actions du gouvernement.....	18
Conclusion.....	19
Annexes	22
Bibliographie	28