

POLITIQUE DE TRANSPORTS

Montreuil, le 17 avril 2015

L'AVENIR DES TRAINS INTERCITÉS : CRUCIAL DANS LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

En répondant à la consultation publique sur les trains Intercités, le Réseau Action Climat souhaite souligner le rôle que doit jouer le transport ferroviaire dans la lutte contre le changement climatique. L'offre Intercité représente une alternative aux modes de transports routiers et aériens sur les trajets de moyennes et de longues distances.

REPONSE A LA CONSULTATION DE LA COMMISSION DURON SUR L'AVENIR DES TRAINS INTERCITES

Lien du questionnaire¹ :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Lancement-d-une-consultation,42690.html>

Vous êtes : une association

Préciser : lutte contre les changements climatiques

Nom de l'association ou de l'entreprise : Réseau Action Climat France

Contact : lorelei@rac-f.org

Connaissez-vous les trains Intercités : Oui

¹ Nous faisons figurer dans ce document les réponses aux questions où il nous semble pertinent de répondre en tant qu'association seulement. Nombre de questions s'adressent plutôt aux particuliers.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre les changements climatiques



ALOEFA TUVALU
pour le bonheur



fnauP



GREENPEACE



Pour vous, qu'est-ce qu'un train Intercités ? Quelles sont les caractéristiques permettant de le distinguer d'un TER et d'un TGV ?

Le réseau Intercités doit être le chaînon manquant entre les réseaux TGV et TER, susceptible à la fois de les renforcer en les alimentant et de faciliter les relations interurbaines entre les grandes agglomérations et entre les villes moyennes, grâce à un maillage général du territoire, par opposition aux logiques TGV (centrage sur les liaisons entre métropoles et passage par Paris) et TER (centrage sur les grandes villes régionales), et ceci avec un niveau de qualité de service équivalent.

L'OFFRE INTERCITES

Utilisez-vous régulièrement une ou plusieurs lignes Intercités ? Oui

Faudrait-il créer de nouvelles lignes Intercités ? Oui

Quelle(s) ligne(s) faudrait-il créer ?

- **En premier lieu, il faut rétablir les lignes et arrêts de train qui ont été fermés** ces dernières années. 10% des trains de jour et 20% des trains de nuit ont été supprimés en moins de 4 ans et ce malgré l'engagement de l'État de protéger le service public de transport de voyageurs. Il s'agit des relations de jour Paris-Dieppe, Paris-Royan, Bordeaux-Lyon et des trains de nuit entre Bordeaux et Nice, Hendaye et Genève, Nantes et Nice. Les lignes de jour offrent généralement une alternative à la voiture tandis que les lignes de trains de nuit peuvent représenter une offre alternative au transport aérien *low-cost*.

- **Des lignes doivent être créées pour desservir la province de manière plus fine.** Le schéma national des services de transports qui doit découler de la Loi de réforme ferroviaire adoptée en 2014 permettra d'identifier les zones blanches du réseau ferré français et de compléter le maillage des lignes Intercités pour irriguer les grandes agglomérations, les villes moyennes, toutes les aires urbaines de plus de 100000 habitants et la majorité des petites villes pour ainsi rapprocher l'ensemble de la population d'une gare. Les nouvelles lignes devraient permettre aux voyageurs de rejoindre sa destination sans passer par Paris (exemple de Bordeaux-Lyon, récemment supprimé mais aussi Brest-Caen).

Le Réseau Action Climat recommande de suivre les préconisations de son association membre, la Fédération nationale des associations d'usagers de transports (Fnaut), qui a dressé la carte des lignes prioritaires pour le réseau Intercités dans son manifeste daté de mars 2015.

OFFRE DE SERVICES AUX PASSAGERS

Quels sont les services que doit prioritairement offrir un train Intercités à ses clients ?

- un service de restauration: Oui
- un accès internet (Wifi, 3G/4G): Oui
- des animations spécifiques

- un service de vente (journaux, tickets de transport, plans, ...):
- un espace vélo: Oui
- des prises électriques: Oui
- la réservation de taxis:
- des espaces bagages: OUI
- des espaces familles: Oui
- des espaces enfants (tapis de jeux, cinéma, ...):
- un coin nurserie:
- le prêt de livres ou de DVD:
- Autre:

Quel type de service de restauration souhaitez-vous ? une voiture bar

Quel type d'accès à internet souhaitez-vous ? Wifi ouvert

Que privilégiez-vous pour l'aménagement intérieur des trains ?

- une voiture à couloir central:
- un compartiment:
- un espace bagages à proximité des sièges:
- des sièges pivotants:
- des toilettes séparées hommes/femmes:
- des voitures panoramiques (lignes touristiques):
- un espace tranquillité:
- un espace convivialité:

Autre: confort type grandes lignes permettant à chaque voyageur de disposer d'espaces répondant à sa demande

TARIFS DES TRAINS INTERCITES

Par rapport aux services proposés, les tarifs des billets Intercités sont-ils ?

Trop élevés

EVOLUTION DE L'OFFRE INTERCITES

Comment associer les voyageurs et les collectivités territoriales aux évolutions à mettre en oeuvre pour l'offre Intercités ?

Le réseau Intercité étant un réseau national de transport ferroviaire fondé sur des liaisons interrégionales, voire transfrontalières, l'État doit en assumer la responsabilité. En tant qu'autorité organisatrice des transports au niveau national, l'État est censé fixer les grandes orientations des services de transports voyageurs à travers la réalisation d'un **schéma national des services de transport**, conformément à la loi du 4 août 2014 sur la réforme ferroviaire.

Néanmoins, la consistance des trains Intercités étant intimement liée à celle des services de

transports régionaux et les trains à grande vitesse (TGV) de nouvelles instances de concertation devront être créées de manière déconcentrée pour permettre l'implication des collectivités territoriales, des professionnels et des usagers et d'articuler au mieux les différentes offres de transports au service de l'utilisateur et du report modal.

REMARQUES ET CONTRIBUTIONS LIBRES :

En répondant à la consultation publique sur les trains Intercités, le Réseau Action Climat souhaite souligner le rôle que doit jouer le transport ferroviaire dans la lutte contre le changement climatique. L'offre Intercité représente une alternative aux modes de transports routiers et aériens sur les trajets de moyennes et de longues distances.

Dans la perspective de la COP21, Réseau Action Climat appelle donc la Commission Duron à inscrire ses travaux dans le cadre de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre pour viser des objectifs ambitieux de report modal vers le train. Les décisions du gouvernement qui suivront les délibérations de la commission devraient également être prises à l'aune de cet objectif.

Entre 2011 et 2014, les trois premières années de la convention, **l'offre des TET s'est contractée de 10% d'agissant des trains de jour et 20% des trains de nuit ont été supprimés**. La dégradation actuelle de l'offre ferroviaire française apporte l'effet inverse: celui du retour ou du maintien de l'usage de la voiture individuelle, dont les émissions de gaz à effet de serre par passager/kilomètre dépassent largement celles du train. À ce rythme, un quart des 20 000 km de lignes ouvertes au trafic des voyageurs aura disparu dans dix ans.

Les attentes du Réseau Action Climat concernant les trains intercités sont donc les suivantes :

- Un **moratoire sur toutes les suppressions envisagées** de lignes, dessertes et arrêts de trains Intercités,
- La **modernisation et le renforcement de l'offre existante** et la création de nouvelles lignes de trains Intercités afin de susciter un report modal depuis l'avion ou la voiture vers le train.
- L'État devrait axer son action de maîtrise de coût sur **l'amélioration de la qualité du service et l'augmentation de la fréquentation** de ces trains, aujourd'hui stabilisée autour de 37%. Variant selon les lignes entre 30 et 60% (les plus fréquentées étant celles partant de Paris) la fréquentation des Intercités est en diminution sensible depuis 2011 (-15%), contrairement aux autres activités de transport de voyageurs (TGV, Eurostar, TER, Transilien), globalement stables ou en progression.
- L'élaboration d'un **véritable schéma de services et d'offres de transports national** tel que prévu par la loi de réforme ferroviaire d'août 2014, qui puisse apporter une solution alternative au transport routier ou aérien à l'ensemble de la population.
- La **mise à haut niveau de service** de l'offre Intercités doit accompagner la modernisation du matériel.

- 78% des locomotives sont hors d'âge et les trains ont un âge moyen de 33 ans. Le renouvellement du matériel est pressant et incontournable.
- Le développement des dessertes et la modernisation des trains Intercités et des services associés doit favoriser les correspondances entre les trains, mais aussi l'intermodalité entre les modes de transports.
- Le transport de vélos à bord des trains Intercités doit être facilité avec des espaces vélos dédiés. Le stationnement abrité et, dans la mesure du possible, sécurisé, doit également être prévu dans les gares.

Le Réseau Action Climat rappelle ici les propositions phares de la FNAUT concernant les trains Intercités, leur exploitation et leur gouvernance notamment :

1. Répondre aux besoins de déplacements : les trains Intercités doivent faire partie de l'offre globale de mobilité, ils sont un outil indispensable à l'aménagement du territoire, en particulier pour la desserte des villes moyennes et des axes transversaux.

2. Concevoir des dessertes adaptées aux besoins de déplacements : il faut valoriser l'accessibilité des villes de province, le maillage national du réseau, les relations de cabotage, les trains de nuit et revaloriser les relations parallèles aux LGV et les relations internationales.

3. Réinventer les méthodes d'exploitation : il faut développer le cadencement pour pallier les faibles vitesses sur les courtes distances, développer des compositions modulables et des relations directes, améliorer les modalités de correspondances, développer les services à bord.

4. Simplifier les méthodes de commercialisation : il est nécessaire de modérer la tarification, d'homogénéiser les modes de distribution, de généraliser la réservation facultative.

5. Clarifier les responsabilités de l'Etat et des Régions : il s'agit d'assurer le rôle de l'État pour la définition du réseau ferroviaire national, et de reconstituer le réseau Intercités à l'échelle nationale.

6. Pérenniser les financements des trains Intercités : il est indispensable de garantir le mécanisme de financement intermodal des trains Intercités, de garantir des ressources pour le gestionnaire de l'infrastructure, de passer d'une logique de régression à une logique de productivité, enfin de développer une exploitation par délégation de service public.

Contact : Lorelei Limousin, Réseau Action Climat. lorelei@rac-f.org