



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

Trains intercitys, réseau et territoires en France

Mr Pierre ZEMBRI

Ecole d'Urbanisme de Paris Professeur

LVMT-ENPC 6-8 av. Blaise Pascal 77455 Marne-la-Vallée Cedex 77 France

pierre.zembri@enpc.fr 0181668852

Référence à la session / reference to the session

S26

Résumé / Summary

Les trains d'équilibre du territoire constituent un impensé de la politique ferroviaire française, entre la grande vitesse et les TER. En crise depuis les années 1990, ils ont fait l'objet de plusieurs rapports et d'une commission parlementaire (2015) avant que l'état en décide de les réduire à leur plus simple expression fin 2016 par transfert de la plus grande partie des lignes aux régions moyennant compensation financière, et par suppression de la plupart des services de nuit.

La communication proposée vise à rendre compte d'un processus de délitement largement orchestré par l'opérateur historique, pris à son propre piège en 2010 par une convention lui faisant financer l'essentiel des déficits à son corps défendant, sans pour autant lui fixer une feuille de route claire. Si le financement pose problème et incite l'exploitant à ne pas faire de zèle, la vision du réseau lui-même comme ensemble résiduel de liaisons disparates, et non comme partie intégrante d'un ensemble de relations à moyenne et longue distance associant grande vitesse et trains plus classiques empêche toute politique de développement, contrairement à ce qui a pu être entrepris en Allemagne ou au Royaume-Uni. Enfin, la vision des TET par les territoires desservis, très attachés à des dessertes plutôt rares et peu performantes, questionne l'observateur et amène à se poser la question de l'image et du caractère symbolique des dessertes nationales ou plus prosaïquement des relations directes avec la capitale : leur suppression est vue comme un déclassement insupportable.

Les TET en eux-mêmes n'ont pas fait l'objet jusqu'ici d'une approche spécifique, contrairement à la grande vitesse et à ses relations avec les territoires desservis. Travailler sur ces dernières concernant une desserte existante pour ne pas dire subsistante nécessite d'autres méthodes puisqu'il s'agit davantage de se demander ce que le territoire perdrait en cas de fermeture que ce qu'il est supposé gagner.

Notre propos s'articulera autour d'une analyse du jeu d'acteurs autour des TET, d'une approche financière (baisse des recettes, dérive des coûts) qui ne plaide pas en faveur du maintien des services, mais aussi d'une analyse critique des propositions et des décisions intervenues dans la période récente. Dans la mesure

du possible, des comparaisons internationales ont été effectuées.

Parmi les conclusions qui peuvent être tirées de cette analyse, les TET sont victimes des partis-pris de départ en termes de tarification de l'usage des infrastructures, avec une redevance d'accès très élevée. Ils subissent un vieillissement accéléré à la fois du matériel roulant et des infrastructures empruntées. Le contrat liant l'état à la SNCF ne comporte que peu d'incitations à développer les services. Le contrôle des actions de l'exploitant est faible et aucune sanction n'est possible en cas de manquement du fait de la faiblesse institutionnelle de la mission autorité organisatrice de transport (MAOT) du Secrétariat d'état aux Transports. La capture du régulateur par le régulé, ou à tout le moins sa paralysie, ne favorise pas une gestion plus dynamique des services. Au final, transférer la charge d'organisation aux régions paraît être la meilleure solution pour surmonter cette faiblesse récurrente de l'échelon étatique et pour sauver les services concernés.

Bibliographie / Bibliography

Cour des Comptes, Rapport "Entreprise publique" (SNCF), juillet 2014.

Cour des Comptes, Rapport public annuel, février 2015.

Duron (Philippe)(dir.), TET, agir pour l'avenir, Rapport au Secrétaire d'état aux Transports, 25 mai 2015, 117 pages.

Herrgott (David), Modélisation et mise en perspective de la diversité du fonctionnement des transports ferroviaires conventionnés de voyageurs, Thèse sous la direction de D. Badariotti, Université de Strasbourg, août 2015, 203 p.

Vrac (Michel), France radiale contre France transversale ? Regards croisés sur la constitution du réseau ferré français, Thèse sous la direction de J.R Pitte, Université Paris 4, décembre 2001, 2 vol. 452 p. + annexes.

Vrac (Michel), Bérion (Pascal), Varlet (Jean), Interrégionalité et réseaux de transport, PUFC, septembre 2005, 204 p.