

21 – SNCF: « L'offre et la demande de transport à longue distance ».

Posté le : 16/10/2006

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

Les besoins de déplacement aujourd'hui et demain. "La Sncf a besoin de communiquer??"

M. LEBOEUF – Directeur du développement SNCF



Merci de me donner la parole. J'ai intitulé mon exposé « L'offre et la demande de transport à longue distance ». Je rebondis ainsi à des questions posées précédemment.

L'offre suscite la demande dans une certaine mesure et réciproquement, la demande influence l'offre, également dans une certaine mesure. On ne peut donc pas parler de l'un sans parler de l'autre. J'insisterai plus sur l'offre que sur la demande puisque Jean Pierre ORUS a parlé largement de la demande.



Le thème de la soirée est « **les besoins de déplacement aujourd'hui et demain** ».

Je vais parler d'aujourd'hui, c'est-à-dire de la desserte qui existe sur la ligne actuelle.

J'inclurai dans « aujourd'hui » l'évolution à court terme, c'est-à-dire l'évolution du TEOZ, voire un peu plus loin.

Je parlerai bien évidemment de demain, c'est-à-dire de l'offre qui pourrait être mise en place à l'occasion du projet de ligne nouvelle Poitiers – Limoges.



Auparavant et à titre introductif, je tiens à rappeler les quelques règles du jeu qui existent dans le domaine de l'offre ferroviaire ainsi que le rôle que la SNCF joue compte tenu de ces règles du jeu.

Les besoins de déplacements sont de trois natures : régionale, nationale et internationale.

Sur le régional, les régions sont autorités organisatrices.

Aujourd'hui, la SNCF n'est que maître d'œuvre, c'est-à-dire qu'elle exécute un plan de transport défini par la région.

Aujourd'hui, il n'y a pas de concurrence sur l'offre régionale en tant que transporteur. Ceci pourra évoluer dans l'avenir.

Au stade actuel, je suis presque obligé de raisonner à droit constant car il est très difficile de prévoir ce que la SNCF fera lorsque la concurrence arrivera.



Elle n'arrivera pas tout de suite sur les relations de niveau national. Elle arrivera d'abord sur les relations de niveau international, non pas en 2012 mais en 2010.

Elle permettra à d'autres opérateurs que la SNCF d'exploiter des relations internationales qui comprendront une dose de cabotage. C'est-à-dire qu'un transporteur pourrait par exemple très bien faire Bruxelles – Paris mais emporter des voyageurs de Lille à Paris dans son train international.

La condition est que le trafic de cabotage soit accessoire par rapport au trafic international. La définition du terme « accessoire » n'a pas été donnée de façon précise.

Si je distingue ces trois éléments dans la demande de transport, le régional, le national et l'international, ce n'est pas pour me concentrer uniquement sur le national mais pour rappeler qu'il s'agit de trois compartiments de transport dans lesquels l'offre n'est pas isolée.

Ces compartiments ont des liens les uns avec les autres.

Ce m'amène à la règle du jeu qui a été définie par la loi sur la solidarité et le renouvellement urbain.

Cette loi dit que lorsque, du fait d'une infrastructure nouvelle, les dessertes de certaines villes se trouvent affectées, notamment réduites parce que l'itinéraire est différent, alors, l'Etat doit compenser financièrement pour que la région puisse mettre en œuvre les transports régionaux qui permettront de combler les trous de desserte.

L'autre règle qu'impose la loi SRU, Solidarité et Renouvellement Urbain, est que, lorsque, pour une raison quelconque, une desserte existante se trouve affectée, réduite, le transporteur national – aujourd'hui la SNCF – doit en discuter avec la région, les départements et les villes concernées.

Ce sont les règles du jeu.

Nous allons approfondir maintenant et voir comment fonctionne le transport ferroviaire.

En ce qui concerne le régional, le chemin de fer est essentiellement en concurrence avec le rail et la route.

Ce n'est pas une nouveauté.

Ce qui a été dit est tout à fait exact. La route est prédominante ; elle le restera.

L'automobile a des qualités qui ne peuvent pas être substituées, notamment la possibilité de transporter des bagages, le besoin d'avoir une voiture à disposition, etc.

Le chemin de fer prendra des parts de marché. On le voit dans les études de marché réalisées par RFF. Le chemin de fer peut améliorer sa position mais de là à prendre la majorité du marché dans tous les cas, ce n'est pas envisageable.

Sur certaines relations par contre, le chemin de fer y arrive. On voit que sur une relation longue comme Paris – Limoges, il a une

part de marché majoritaire.

Sur Paris – Lyon, nous avons 60 % de parts de marché alors que la route n'en a que 40 %.

Sur une relation comme Poitiers – Limoges, le chemin de fer pourra faire beaucoup mieux qu'il ne fait aujourd'hui mais cela ne tuera pas la voiture.

Sur le national et l'international, le concurrent aérien s'ajoute. Une nouvelle forme de concurrence est apparue récemment et se développe beaucoup sur le marché des loisirs. Il s'agit de la concurrence entre les destinations.

Aujourd'hui quelqu'un se dira « Que vais-je faire de mon week-end ? Est-ce que je vais aller au Futuroscope ou est-ce que je vais aller à Lisbonne ? ». Le choix se fera entre deux packages qui incluent transport et hôtel et non pas forcément entre deux modes.

Les modes seront la conséquence du choix de la destination.

Des changements existent donc dans la mobilité et dans la consommation de transports et font beaucoup évoluer la concurrence.

Qu'est-ce qui influence la demande de transport ?

Dans les critères que j'ai indiqués, j'ai oublié la démographie.

Je voudrais dire que je n'ai pas tout à fait les mêmes critères que ceux qui ont été annoncés par Monsieur GEFFRIN mais cela est tout à fait normal car le chemin de fer raisonne à une échelle microéconomique alors que l'étude qui a été faite sur les transports l'a été à une échelle macroéconomique.

Nous nous plaçons donc d'emblée dans l'un des scénarios et non pas dans l'ensemble des scénarios possibles.

A l'intérieur de ce scénario, il faut tenir compte de l'évolution de la démographie dans le corridor où on veut inscrire une offre ferroviaire.

Il faut tenir compte également de la croissance nationale, l'accroissement de richesse, de la mobilité et du changement des habitudes de transport.

Nous avons par exemple constaté une fragmentation des déplacements des grandes vacances. Auparavant, les gens partaient pour trois semaines ou un mois et se rendaient dans un seul endroit, aujourd'hui ils ont tendance à couper leurs vacances en plusieurs morceaux, ce qui donne un accroissement de la mobilité.

Il y a l'aménagement du territoire, c'est-à-dire l'endroit où sont situés les points d'émission et d'attraction du trafic. Il est sûr que lorsqu'on implante un lycée, une université, ou une école, ceci suscite du trafic.

Il y a l'accessibilité. C'est-à-dire que les zones qui sont rendues plus accessibles vont évidemment favoriser les déplacements.

Du côté de l'offre de transport, il y a la durée du parcours, la

fréquence de desserte, le confort, les services offerts, mais il y a aussi le prix.

Le prix est une variable tout à fait fondamentale dans l'offre de transport.

On a parlé des compagnies aériennes low costs, elles jouent un grand rôle dans la concurrence intermodale pour les relations de niveau national ou international. Le prix est de plus en plus une variable importante dans l'offre ferroviaire.

Que fait la SNCF ?

Dans le transport public, en tant que maître d'oeuvre des régions, elle développe le TER. Je souligne que le TER marche bien, se développe bien. Les régions ont pris le TER en main, elles se sont équipées d'états majors pour mieux comprendre comment fonctionne la demande régionale.

Elles investissent dans le matériel roulant. Cela marche plutôt bien globalement.

La SNCF exploite également des TIR, des Trains Inter-Régionaux, c'est-à-dire des trains de longs parcours, avec peu de voyageurs de très longs parcours mais beaucoup de voyageurs qui effectuent de petits segments régionaux.

Du côté des grandes lignes, la SNCF exploite le TGV.

Pour rebondir sur ce qui a été dit par le Professeur VARLET, je dirais que certes, le TGV c'est, en France, 1500 kilomètres de lignes nouvelles, mais cela ne peut pas se résumer à cela.

Le TGV roule sur 7500 kilomètres de ligne en France. Il dessert plus de 300 gares dont une trentaine sont situées à l'étranger.

Il dessert six pays, frontaliers ou non avec la France ; nous serons à huit pays en 2009. Il dessert du capillaire, c'est-à-dire des lignes plutôt petites.

Vous avez vu récemment que le TGV allait à Saint-Malo par exemple.

Il dessert donc des villes, en Centre-ville. Cela est très important, cela a été dit, car il faut tenir compte des trajets de diffusion et de rabattement qui constituent une des données du transport et de la concurrence.

Si nous ne desservions que des gares à l'extérieur des villes, ces gares s'appelleraient des aéroports et nous irions moins vite que l'avion d'aéroport à aéroport.

Nous desservons aussi quelques gares nouvelles. Certaines sont de grands succès, certaines autres ont pris du temps pour se développer, c'est le cas de la gare dite Haute Picardie, que certains appellent à juste titre « gare des betteraves », en ce sens que certains jours, le parking est tellement occupé que les gens sont obligés de garer leur voiture dans les betteraves.

Ce n'est pas tout à fait le sens de ce que l'on veut dire lorsqu'on l'appelle gare des betteraves.

Je tiens à dire que la SNCF ne reçoit pas de subvention pour exploiter le TGV ni pour exploiter les autres trains de grande ligne qui sont : le Corail, le TEOZ et le Lunéa qui est notre marque de train de nuit.

La SNCF exploite ces relations de grande ligne, en international comme en national, sans subvention, dans la limite des capacités disponibles sur le réseau.

J'indique pour ceux qui ne le sauraient pas que depuis la réforme ferroviaire de 1997, c'est Réseau ferré de France qui est le gestionnaire de l'infrastructure. C'est lui qui donne les sillons à la SNCF après qu'elle lui ait fait sa demande. C'est donc Réseau ferré de France qui gère la capacité des lignes.

La SNCF s'inscrit à l'intérieur des capacités disponibles. Pour utiliser les lignes, elle acquitte à Réseau ferré de France un péage d'utilisation des lignes, péage qui varie d'une ligne à l'autre en fonction de la qualité de la ligne, que l'on peut qualifier par la vitesse, et en fonction de la densité d'utilisation de la ligne, que l'on pourrait qualifier de rareté de la capacité disponible.

Voilà ce que je souhaitais dire en introduction afin que vous compreniez bien comment cela fonctionne, comment la SNCF prépare son offre, les conséquences que cela peut avoir et comment cette offre se discute avec les partenaires de la SNCF que sont les régions, les départements, les villes.

Je vais maintenant à l'offre de transport aujourd'hui.

Sur la ligne dite PALITO, Paris Austerlitz – Limoges – Toulouse, le trafic a crû à peu près régulièrement jusqu'en 2000. A partir de 2000, il a commencé à stagner. Nous avons introduit à la fin de 2004 le TEOZ qui a redynamisé la ligne. Le trafic a augmenté sensiblement depuis que nous avons introduit le TEOZ.

Nous avons constaté le même phénomène là où le TEOZ circule, c'est-à-dire sur les régions de Paris Est vers l'Est de la France ainsi que sur Paris – Clermont Ferrand.

Aujourd'hui, nous offrons 10 allers-retours sur Paris – Châteauroux, 12,5 sur Limoges, 9 sur Brive et 4 sur Cahors, avec une offre mixte, c'est-à-dire qu'elle est en TEOZ d'une part et en Corail classique d'autre part.

A l'occasion de la mise en service du TGV-Est, les rames TEOZ qui roulent sur l'Est vont se trouver libérées puisque nous allons transporter les voyageurs en TGV. En 2008, nous prévoyons donc de généraliser le TEOZ sur l'axe PALITO. Qu'est-ce que le TEOZ ? C'est un matériel qui a été modernisé, à un prix très élevé, environ 2,4 millions d'euros par rame, une rame étant composée de sept voitures.

Le TEOZ extrapole sur les lignes conventionnelles une part de l'exploitation TGV en ce sens qu'il s'agit de rames de sept voitures indéformables. Les trains font donc soit sept soit quatorze

voitures.

Surtout, le TEOZ a pris une des caractéristiques du TGV qui est la réservation obligatoire. Il s'agit d'un service que nous offrons aux voyageurs, service qui correspond à l'assurance d'avoir une place assise.

La réservation obligatoire est aussi le seul moyen d'offrir des places bon marché à la clientèle puisque nous pouvons, grâce à la réservation obligatoire, appliquer le système du hike-management et donc donner aux voyageurs qui sont flexibles et qui louent leur place suffisamment à l'avance des prix qui peuvent être très bas. Cela nous permet d'ailleurs de faire ce que font les compagnies aériennes lowcost : plus vous réservez longtemps à l'avance, moins le prix du billet est cher. Le TEOZ est un succès commercial en ce sens qu'il y a plus de clients qu'il n'y en avait avant et les gens nous disent qu'ils sont contents : 91 % de gens satisfaits quant à l'accès aux trains, 90 % sur l'ambiance intérieure, 88 % sur le confort à bord, 87 % sur les sièges, 86 % apprécient la réservation et l'assurance d'avoir une place. Si beaucoup de clients sont très satisfaits par cette offre, il y a tout de même des points faibles.

La propreté des toilettes, grand point faible et grande difficulté, l'ouverture des portes, la climatisation, voilà les trois grands points faibles qui ont été relevés.

On ne trouve pas tout à fait le même degré de satisfaction du TEOZ sur l'axe PALITO comparé aux axes Clermont et à l'axe Est. Il y a plusieurs raisons à cela mais nous pensons que la raison la plus importante est l'irrégularité de la ligne. Nous espérons que lorsque les travaux de modernisation en cours seront terminés, cela redeviendra plus normal. Les voyageurs bénéficieront d'une offre qui aura été complètement modernisée, tant en infrastructures qu'en matériel roulant.

En 2008, nous allons donc généraliser le TEOZ. Nous avons également proposé à la région Limousin et à la région du Centre un TGV direct Brive – Limoges – Roissy – Lille.

Actuellement, les discussions sont en cours, notamment les discussions financières.

Nous ne sommes pas sûrs qu'elles aboutiront d'ici la fin de l'année mais nous espérons que cette offre pourra se mettre place pendant l'année 2007.

Il s'agit d'une relation qui apporte d'abord un accès au réseau TGV à Roissy Charles de Gaulle, mais aussi à Marne-la-Vallée qui donne un accès en surface en Ile de France puisqu'il y aura aussi un arrêt à Juvisy.

Il s'agit d'une relation quotidienne qui desservira beaucoup de villes intermédiaires dont Brive, Limoges, La Souterraine, Châteauroux, Vierzon, Les Aubrais, avec des correspondances possibles vers Bourges et, à Marne-la-vallée, des correspondances possibles vers l'est de la France.

Ceci est une amélioration qui sera très importante, d'autant plus

qu'en matière d'accessibilité, il n'y a pas que le radial.

Je passe maintenant à l'offre pour demain, c'est-à-dire lorsque le projet du barreau Poitiers – Limoges sera construit.

Si ce barreau est construit et si donc les temps de parcours sont ceux que RFF a annoncés – nous n'avons pas de raison de ne pas le croire – les dessertes que nous pouvons envisager de mettre en place sont des dessertes radiales, bien sûr, soit de Limoges vers Paris, soit de Brive vers Paris.

Il y aura aussi vraisemblablement un Cahors – Paris ou peut-être deux ; en tout cas, le Cahors ira certainement jusqu'à Toulouse car cela ne vaut pas la peine de laisser dormir une rame à Cahors, autant qu'elle aille dormir à Toulouse.

Les temps de parcours, si l'on part de Limoges, seront de 1h50 sur Paris, 3h10 sur Roissy et 4h05 sur Lille.

Comment allons-nous exploiter cette desserte ? Essentiellement, pour ne pas dire quasiment uniquement, en jumelant des rames. Deux rames jumelées partiraient de Paris et arriveraient à Poitiers ; une rame irait vers La Rochelle et l'autre vers Limoges.

Ou, une rame irait vers Bordeaux pour desservir les villes intermédiaires entre Poitiers et Bordeaux, sans utiliser la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique, l'autre vers Limoges.

Le système d'exploitation que nous envisageons est un système basé sur le jumelage ou le dé-jumelage de rames en gare de Poitiers.

En ce qui concerne les fréquences, il est assez difficile aujourd'hui de fixer le nombre de fréquences. Je rappelle que nous sommes une entreprise industrielle. Il y a peu d'entreprises industrielles qui peuvent s'engager sur des durées de vingt ans, trente ans, dans leur planification.

La SNCF n'échappe pas à cette règle et bien entendu, nous sommes amenés à mettre plutôt des intervalles plutôt larges. Je voudrais dire qu'avec ces fréquences, la SNCF serait un très gros investisseur dans le projet ; on parle des coûts d'infrastructures mais on oublie les coûts de matériel roulant. Pour ce projet, il faudra acheter une dizaine de rames TGV, avec un investissement compris entre 250 et 300 millions pour le matériel roulant, plus les ateliers qu'il faut pour pouvoir l'entretenir.

Un des sujets que soulève cette desserte est l'itinéraire. Nous avons vu que ce sujet se pose en matière de desserte de villes, puisqu'une ville comme Châteauroux ne serait plus sur l'itinéraire direct.

Une discussion doit être mise en place entre la SNCF et les acteurs régionaux pour voir comment serait adaptée la desserte.

Un autre sujet, plus économique, est le fait que le nouvel itinéraire est plus long et que les péages y seront beaucoup plus chers.

Quel tarif d'infrastructure aurons-nous à l'horizon du projet en

2015 ? RFF ne peut pas répondre à cette question. L'Etat non plus parce que nous ne connaissons pas les péages de l'époque. C'est l'Etat qui décidera. Nous serons obligés de tenir compte des péages imposés puisqu'ils constituent un élément important de nos prix.

Aujourd'hui, en TGV, sachez que le péage et l'énergie représentent 45 % de la recette. Les péages ont donc un impact très fort sur le prix du billet. Ceci est une variable qui contient une part d'inconnu relativement importante. Nous sommes donc obligés d'être très prudents sur la desserte que nous pourrions offrir, cette desserte dépendant du trafic, lui-même dépendant du prix. Je reviens sur l'accessibilité avec trois cartes isochrones établies pour la ville de Limoges. Elles représentent la part de la France que l'on peut atteindre dans un temps de parcours donné. La limite de la zone bleue est à peu près à 4h30 ; celle de la zone jaune est à 6 heures ; dans l'orange et le rouge, nous nous situons au-delà de 6 heures.

En 1989, la seule ligne qui était mise en service était la ligne Paris – Lyon, il y avait également la ligne vers l'Atlantique mais branche ouest. Ceci représente donc la France vue de Limoges en 1989.

Au centre, est représentée la France vue de Limoges aujourd'hui. Vous noterez quelques améliorations. D'abord parce que la ligne Atlantique a été complètement mise en service, ainsi que le TGV Méditerranée. Vous voyez que dans sud-est, le rouge a reculé. Nous avons ensuite réalisé la carte pour le grand futur. Ce que nous appelons le grand futur, c'est la réalisation de tous les projets qui ont été inscrits au CIADT de décembre 2003. Par rapport à 2006, dans le grand futur, le rouge a reculé en Bretagne, on note des améliorations importantes grâce au TGV Est ainsi sur le sud-est grâce au TGV Rhin Rhône. Je n'ai pas parlé du SEA mais le blanc s'étend.

Les projets concourent donc à améliorer sensiblement la vision que l'on peut avoir de la France depuis Limoges.

Je voudrais infléchir ce qui a été dit sur la pertinence du TGV. Il est vrai qu'il est très pertinent jusqu'à 3 heures, mais il le reste encore jusqu'à 4h, 4h30.

Au-delà, il est vrai qu'on se situe plus dans le domaine de l'avion. Enfin, pour mesurer l'accessibilité, nous avons un indice qui permet de le quantifier.

Sur le graphique, la courbe verte représente l'année 1989, la bleue, 2006, et la courbe grand futur est en rose. Ces courbes représentent le pourcentage de la population française métropolitaine que l'on peut atteindre en partant de Limoges par chemin de fer dans un temps de parcours donné.

Par exemple, si l'on prend 5 heures et 1989 : à partir de Limoges, on pouvait atteindre 42 % de la population française. En 2006, nous sommes à peu près à 52 %. Dans le grand futur, nous passerons à un peu moins de 80 %.

Voilà donc le progrès que fera Limoges en termes d'accessibilité. On peut le dire autrement. On peut se dire : pour atteindre 80 % de la population française, en 1989, il fallait pratiquement 7 heures de train ;aujourd'hui, il faut 6h30 ; dans le grand futur, il faudra 5 heures.

Je voudrais terminer sur cette image plutôt encourageante. Nous sommes là à un horizon relativement lointain, la mise en service, 2016.

A cet horizon, nous ne connaissons pas complètement le paysage qui va s'imposer à la SNCF, notamment en termes de réglementation et de concurrence. Nous avons également des inconnues sur les charges d'infrastructures qui s'imposeront à la SNCF.

Ceci explique que nous soyons relativement ouverts sur les possibilités de desserte que nous avons essayé de prévoir, presque à droit constant mais nous verrons de quoi l'avenir sera fait de ce point de vue.