

CSSPF

**CONSEIL SUPERIEUR
DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE**

**LES RELATIONS FERROVIAIRES
INTERREGIONALES DE
VOYAGEURS**

**RAPPORT ADOPTE
EN SEANCE PLENIERE
LE 16 MARS 2005**

Les relations ferroviaires interrégionales de voyageurs

Introduction

Le développement du TGV depuis une vingtaine d'années, mais aussi les avancées de la concurrence exercée par les autres modes de transport, avec la multiplication des dessertes aériennes, l'extension du réseau autoroutier et les progrès de l'automobile, ont fragilisé la compétitivité du train « classique » sur les relations à relativement longue distance.

Les trafics intrarégionaux (TER, Transilien) sont maintenant assurés sous la responsabilité d'autorités organisatrices, les conseils régionaux en province, le STIF en Ile de France, qui passent des contrats avec la SNCF. Le TGV s'étend progressivement sur les relations de longue distance qui présentent le plus fort potentiel de trafic. Les trains dits classiques, ou CORAIL du nom du matériel roulant généralement utilisé, assurent le reste des dessertes.

Sur une grande partie de ces relations, le trafic s'est effrité de façon continue, leur déficit s'est aggravé et les investissements se sont réduits. L'Etat et la SNCF ont suivi cette logique de régression, sans dynamique commerciale. A la demande du ministre chargé des transports, un rapport « sur les lignes ferroviaires nationales d'aménagement du territoire » a été élaboré en 1995 par M. Jacques BAREL, Préfet en service extraordinaire à la Cour des comptes. Il portait sur une quinzaine de relations et proposait pour chacune la passation d'un contrat de service public entre l'Etat et la SNCF. Il est resté lettre morte.

De fait, la SNCF a continué à financer ces déficits croissants dans le cadre de « l'équilibre global de son compte d'exploitation compte tenu des participations des collectivités publiques » selon les termes de son cahier des charges. Elle a cherché à réduire les dessertes les plus déficitaires, mais certaines suppressions de trains ont entraîné des pertes de trafic et les résistances locales ont limité les adaptations. La gestion des infrastructures par RFF à partir de 1997 s'est inscrite dans cette perspective de déclin de nombreuses lignes voyageurs.

En 2003-2004, la SNCF a pris deux décisions :

- Engager, en concertation avec les régions concernées, la refonte de quatre liaisons parmi les plus déficitaires : Lille-Strasbourg, Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Bordeaux-Lyon¹ ;
- Distinguer, dans l'ensemble des relations CORAIL, celles qui transportent majoritairement des voyageurs sur des distances relativement courtes entre deux régions, voire à l'intérieur d'une seule, et les rattacher à sa branche Transport public sous la dénomination « Activité trains interrégionaux (TIR) » ; les autres relations, essentiellement les trains de nuit et quelques liaisons de jour à potentiel longue distance restent intégrées à la branche Voyages France-Europe.

Ces actions de la SNCF ont rencontré l'opposition de la plupart des régions, l'Etat et la SNCF ayant jusqu'à maintenant assuré la responsabilité organisationnelle et financière de relations considérées comme nationales, dans le cadre du principe de péréquation entre liaisons déficitaires et bénéficiaires.

Dans ce contexte, le CSSPF a décidé en Juillet 2004 de confier à un groupe de travail le thème de l'avenir des dessertes interrégionales. Le présent rapport fait d'abord le point sur la situation existante :

- Le périmètre des dessertes concernées, leurs caractéristiques ;
- La démarche engagée entre l'Etat, les régions et la SNCF ;
- Les textes légaux qui encadrent l'organisation et le financement de ces dessertes et les positions des principaux acteurs sur ces sujets.

Il esquisse ensuite quelques orientations et se conclut sur la nécessité de gérer les relations interrégionales dans un cadre institutionnel plus adapté et plus clair.

Cinq annexes sont jointes au rapport :

1. Carte des relations des trains interrégionaux
2. Classement des relations TIR
3. Liste des trains de nuit
4. Liste des personnalités auditionnées
5. Liste des membres du groupe de travail

¹ Cette relation avait déjà fait l'objet d'études en commun approfondies et d'un protocole signé en Mars 2002 entre l'Etat, la SNCF, RFF et les quatre régions concernées.

1. Les dessertes interrégionales

En transférant de sa branche Voyages France-Europe (VFE) à sa branche Transport Public (TP) un ensemble de relations CORAIL pour constituer une Activité trains interrégionaux (TIR) la SNCF a pris la décision d'engager une stratégie spécifique.

Les relations TIR correspondent directement à la notion de dessertes interrégionales, mais il est apparu nécessaire de vérifier si certaines relations CORAIL restant à VFE ne devaient pas aussi être étudiées, notamment les relations de nuit.

1.1 L'activité trains interrégionaux (TIR)

25 relations TIR sont identifiées sur la carte en annexe 1, qui distingue les deux itinéraires desservis entre Bordeaux et Lyon.

Le critère déterminant pour la SNCF a été de retenir les relations où la part des voyageurs à moins de 300 km est majoritaire, même si de bout en bout la distance parcourue par les trains peut approcher 700 km. Les TIR assurent de fait des missions sensiblement différentes des trains CORAIL qui restent au sein de VFE et acheminent pour l'essentiel des voyageurs à longue distance, avec réservation obligatoire ou très utilisée.

Globalement, selon les chiffres indicatifs 2003 fournis par la SNCF, les TIR représentent :

- 320 trains par jour,
- 27,6 millions de trains-km,
- 4,8 milliards de voyageurs-kilomètres,
- 345 millions d'euros de chiffre d'affaires,
- 500 millions d'euros de charges,
- un déficit d'exploitation de - 155 millions d'euros.

Par rapport au total de l'activité Grandes Lignes, les TIR génèrent 7,3 % du chiffre d'affaires et 10,6 % des charges en 2003.

Géographiquement, on peut les classer selon deux critères :

- transversales ou radiales,
 - nombre de régions traversées,
- comme le montre la liste en annexe 2.

Les liaisons TIR les plus souvent citées sont les grandes transversales Caen-Le Mans-Tours, Bordeaux-Nantes-Quimper, Nantes-Lyon, Bordeaux-Lyon. Il faut y ajouter d'autres relations entre régions de province : Reims-Lyon, Hirson-Metz et cinq relations internes au Sud-Ouest de la France, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Tarbes, Toulouse-Hendaye, Bordeaux-Hendaye et Brive la Gaillarde-Rodez.

La majorité des relations TIR (13 sur 25) a cependant une origine à Paris. Parmi ces radiales, la SNCF distingue un sous-ensemble inscrit dans un espace dénommé « grand bassin parisien » qui s'étend jusqu'à 300 km de Paris environ. Les 9 relations concernées atteignent

Châlons en Champagne-Saint-Dizier, Reims-Charleville, Saint-Quentin-Maubeuge, Amiens-Boulogne, Vernon-Rouen-Le Havre, Evreux-Caen-Cherbourg, Granville, Orléans-Tours et Nevers. Elles se caractérisent par un trafic important de voyageurs fréquents voire quotidiens qui utilisent des abonnements.

Il faut noter que deux relations similaires, Paris-Laroche-Auxerre et Paris-Chartres-Le Mans, ne sont pas dans cette liste car elles ont été intégrées ces dernières années dans les conventions TER des régions Bourgogne d'une part, Centre d'autre part.

Quatre relations à longue distance complètent la liste des radiales TIR : Paris-Troyes-Mulhouse-Bâle, Paris-Nancy-Remiremont, Paris-Angoulême-Royan, Paris-Bourges-Montluçon-Ussel.

Du point de vue de l'importance du trafic, de la densité démographique des zones desservies, les situations sont variées : Brive la Gaillarde-Rodez et Paris-Rouen-Le Havre sont par exemple deux cas très différents.

La SNCF n'a pas souhaité diffuser des données détaillées par relation en raison de la forte incertitude qu'elles présentent actuellement, et sachant qu'un important travail de fiabilisation est en cours en vue de valider des comptes TIR 2004 par relation en avril 2005. Elle n'a fourni que quelques chiffres partiels à titre d'exemple :

Données indicatives 2002	Nantes-Lyon	Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse
Voyageurs	760 000	1 065 000
Voyageurs.kilomètres	191 millions	310 millions
Trains.kilomètres	1 151 000	1 827 000
Occupation moyenne (voyageurs/train)	151	156
Chiffre d'affaires	12 M€	18,6 M€
Charges	26 M€	32,9 M€
Résultat	- 14 M€	- 14,3 M€
Rapport produits/charges	0,46	0,57
Coût au train.km	22,6 €	18 €
Déficit/voyageur	- 18,4 €	- 13,4 €

Déficit 2002 de Paris-Bâle : 30,7 millions d'euros

Déficit 2002 de Paris-Caen-Cherbourg : 3,7 millions d'euros

Les relations TIR, hormis quelques exceptions, sont très déficitaires. Globalement, le rapport produits/charges est de 0,69 mais il n'atteint que 0,46 pour Nantes-Lyon. En moyenne nationale, le ratio équivalent pour les TER (produits y compris compensations pour tarifs sociaux mais hors contribution des régions/charges) est de 0,41 en 2003.

La SNCF vient d'affecter à son activité TIR 1121 voitures, 105 locomotives électriques, 53 diesel de ligne et 39 locomotives de manœuvre. Les voitures, CORAIL pour l'essentiel, ont plus de 20 ans et la plupart des locomotives ont plus de 30 ans, au-delà des durées d'amortissement comptable.

Concernant le contenu des dessertes et leur fréquentation, à titre d'exemple, l'axe Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse était parcouru en 2003 par cinq à sept trains quotidiens dans chaque sens, chacun couvrant une partie plus ou moins grande du trajet de bout en bout. Le nombre de voyageurs par train était très variable selon les jours de la semaine et les heures de la journée. La moyenne du lundi au jeudi était de l'ordre de 150, mais elle atteignait 230 les vendredis et les dimanches. Le taux moyen annuel d'occupation des places offertes par les trains était de 35 %. Il montait à 40 % en Juillet-Août.

Deux trains quotidiens dans chaque sens ont été supprimés fin 2004.

1.2 Les relations CORAIL de la branche VFE

Trains de jour

8 relations de jour sont restées à VFE, 4 TEOZ qui bénéficient d'un matériel rénové et de services complémentaires, et 4 relations classiques :

TEOZ	[Paris-Nancy-Strasbourg [Paris-Clermont-Ferrand [Paris-Limoges-Toulouse [Bordeaux-Marseille-Nice (à partir de septembre 2005)
CORAIL Classique	[Paris-Metz-Luxembourg/Francfort [Strasbourg-Lyon-Midi [Metz-Lyon-Midi [Bruxelles-Luxembourg-Coire/Brigue

Ces trains acheminent pour l'essentiel des voyageurs à longue distance entre grandes villes, sur des axes à potentiel de trafic important. Ils diffèrent par leurs missions des trains interrégionaux.

Les trains de nuit

La question de leur intégration dans le champ des travaux s'est posée, car certains d'entre eux jouent un rôle d'aménagement du territoire par le désenclavement de certains territoires.

La liste des trains de nuit existant au service 2005 est fournie en annexe 3.

- 14 relations CORAIL LUNEA, quotidiennes ou quasi-quotidiennes, avec un service à bord plus complet ;
- 13 relations « classiques » pour la plupart saisonnières ou de week-end avec un équipement de literie traditionnel.

La concurrence des TGV et de l'avion a réduit progressivement le trafic des trains de nuit, ce qui a conduit à en supprimer plusieurs et à jumeler des relations sur un même parcours principal. Les relations Paris-Bretagne, Bretagne-Sud-Ouest et Paris-Millau/Nîmes/Aurillac ont ainsi disparu au 2^{ème} semestre 2003.

Globalement, pour 4 millions de voyageurs, le chiffre d'affaires 2003 est de 170 M€, dont 72 % sur CORAIL LUNEA. Le résultat est déficitaire, de l'ordre de – 100 M€, et pèse sur les comptes de la branche VFE.

Le matériel utilisé, des voitures CORAIL, a déjà plus de 20 ans et sera en fin de vie dans une dizaine d'années. L'activité trains de nuit ne dégage aucun autofinancement en vue du renouvellement de ce parc.

Peut-on relancer ce produit, dans un environnement concurrentiel qui va s'accroître ? A défaut, dans 10 ou 15 ans, il risque de se limiter à un très petit nombre de relations, voire de disparaître.

Il est cependant apparu qu'au-delà de certains points communs (déficit, type de matériel roulant) les missions assurées par les trains interrégionaux d'une part, et les trains de nuit d'autre part étaient différentes. Ces derniers transportent des voyageurs sur des distances longues, supérieures à 700 km sans arrêt.

1.3 Périmètre retenu

L'avenir des trains de nuit est une question majeure, mais elle se pose dans un cadre concurrentiel et institutionnel différent. Elle devra être traitée séparément.

Le fait que la SNCF ait isolé sous le nom de trains interrégionaux, ou TIR, un ensemble de relations CORAIL de jour déficitaires est récusé par les régions pour plusieurs raisons :

- Cette séparation remet en question le principe de péréquation entre toutes les relations nationales de voyageurs ;
- Tous les trains, y compris TGV, assurent des liaisons radiales ou transversales entre les régions ;
- La dénomination « interrégional » laisse penser aux usagers et aux citoyens que les régions en sont responsables, comme pour le TER.

Cette analyse est partagée par les syndicats de cheminots et par les représentants des usagers, qui contestent la façon dont la SNCF partitionne ses trafics par activité et abandonne le principe de péréquation. Ils insistent toutefois sur le fait que la forte hausse des péages d'infrastructure ne permet pas cette péréquation et demandent que l'Etat définisse un cadre financier qui autorise une réelle compensation entre relations bénéficiaires et déficitaires. Ils veulent que la refonte des dessertes interrégionales prenne en compte les besoins des usagers et leur droit au transport dans le cadre d'une véritable politique d'aménagement du territoire et qu'elle intègre des critères de rentabilité sociale et environnementale.

Malgré ces réserves importantes, il est apparu au groupe que ses travaux devaient se centrer sur les relations CORAIL incluses dans l'activité TIR par la SNCF. La part importante de trafic qu'elles assurent à courte et moyenne distance constitue bien une spécificité commune, qui pose la question d'une implication éventuelle des régions.

2. La démarche en cours

2.1 Les premières actions de la SNCF

En 2003, sur quatre relations parmi les plus déficitaires (Lille-Strasbourg, Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Bordeaux-Lyon), la SNCF a proposé aux régions concernées d'engager une refonte des dessertes. La consistance des flux de voyageurs permettait d'envisager de scinder certains trains à long parcours et de les remplacer par des trains entre régions voisines, dans le cadre de contrats de type TER avec la SNCF.

Cette démarche a rencontré rapidement une opposition de principe de la plupart des régions, relayée par l'Association des Régions de France (ARF) : ces liaisons nationales ont toujours été assurées par la SNCF dans le cadre du cahier des charges fixé par l'Etat, et il n'est pas question de les décentraliser.

Seule la liaison Lille-Strasbourg a été réorganisée dans le sens proposé par la SNCF. En décembre 2004, la région Nord Pas de Calais a intégré dans sa convention TER la desserte entre Lille et Hirson, la région Alsace a fait de même entre Strasbourg et Metz. Le tronçon central Hirson-Metz est resté desservi par des TIR.

Pour les trois autres liaisons, la SNCF a proposé une diminution importante des dessertes permettant de réduire le déficit de moitié. Les régions concernées ont manifesté leur profond désaccord, ce qui a conduit l'Etat à intervenir en juillet 2004. Il a demandé à la SNCF de limiter les adaptations de dessertes en décembre 2004 (service 2005) et amorcé un rôle de coordination.

2.2 Le groupe de travail tripartite Etat/Régions/SNCF

Le ministre chargé des transports a réuni le 8 septembre 2004 le président de l'ARF et le président de la SNCF. Ils ont décidé de créer un groupe de travail tripartite, qui a engagé trois missions prioritaires pour l'instant :

- Définir le cahier des charges d'un audit des comptes des relations TIR, pour que la SNCF passe le marché correspondant ; l'audit des comptes 2004 doit être achevé en avril 2005 ;
- Définir une méthodologie de refonte des dessertes.
- Faire un inventaire précis du matériel roulant utilisé.

Le travail détaillé sur le contenu des dessertes s'effectue de façon bilatérale entre la SNCF et les régions concernées, dans le cadre méthodologique défini par le groupe de travail tripartite mais pas au sein de celui-ci. Les liaisons à traiter en priorité pour le prochain changement de service de décembre 2005 sont Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Caen-Tours. Seules ces trois liaisons font pour l'instant l'objet de travaux en commun.

Pour l'Etat, la priorité est de définir des dessertes qui répondent à la demande et qui soient économiquement pertinentes. Le débat sur les modes d'organisation, sur le conventionnement éventuel par les régions de tout ou partie des liaisons et sur le financement des relations déficitaires n'a pas encore été abordé.

Les régions estiment qu'elles ont été mises devant le fait accompli. Elles refusent a priori le principe d'un nouveau transfert. Elles acceptent de participer au groupe de travail technique mais elles ne veulent pas engager de négociations.

3. L'organisation et le financement

3.1 Rappel des textes légaux

LOTI Article 6

« Les conditions dans lesquelles sont exécutées des opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité ».

Cahier des charges de la SNCF (décret 83-817 du 13/9/1983)

Article 13

« La SNCF perçoit un prix en contrepartie des prestations qu'elle fournit.

Elle mène une politique tarifaire visant à développer l'usage du train en participant à la satisfaction du droit au transport, dans des conditions assurant l'équilibre global de son exploitation, compte tenu des participations des collectivités publiques et d'autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect.

Cette politique tarifaire favorise la réalisation des objectifs définis par l'Etat pour obtenir l'utilisation la meilleure au plan économique et social du système des transports intérieurs français ».

Article 44

« La Société nationale des chemins de fer français contribue, par son activité, au développement économique et social des régions, des départements et des communes, et à l'aménagement équilibré du territoire, dans les limites des dispositions du titre II². Elle prend en considération ces objectifs dans son organisation interne et dans ses études et décisions concernant tant la consistance des services qu'elle assure, que la localisation de ses implantations ».

Règlement CEE n° 1191/69 relatif à l'action des Etats-membres en matière d'obligation inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Ce règlement acte notamment :

- à l'article 1, les principes :
 - de séparation entre les comptes des activités soumises à obligation de service public (OSP) et les comptes des autres activités,
 - d'équilibre des dépenses par les recettes d'exploitation et les versements des pouvoirs publics, sans transfert possible avec les autres secteurs d'activité.
- à l'article 4, le fait qu'il appartient à chaque entreprise de transport de présenter aux autorités compétentes des demandes de suppression de tout ou partie d'une OSP si cette obligation entraîne pour elle des désavantages économiques.
- à l'article 6, le principe d'une compensation par les autorités compétentes en cas de décision de maintien d'une OSP.

Il faut aussi noter que les liaisons TIR, qui n'ont pas été transférées aux régions et conventionnées dans le cadre de la loi SRU, font partie juridiquement des services ferroviaires de voyageurs d'intérêt national assurés par la SNCF (LOTI Art. 21). Conformément à l'article 52 du Cahier des charges, les modifications de leur consistance sont de la responsabilité de la SNCF, sous réserve d'une information des régions, ainsi que des départements et des communes concernés en cas de création ou de suppression de services.

3.2 Les positions respectives de l'Etat, des régions et de la SNCF

Les sujets sur lesquels les principaux acteurs s'accordent aujourd'hui sont ceux traités dans le groupe de travail technique : comptes fiables et audités, inventaire du matériel roulant, méthodologie de refonte des dessertes.

C'est un socle indispensable, mais qui risque de s'avérer insuffisant dès 2005 pour les trois relations dont la refonte est prévue en fin d'année. A défaut de progrès rapides sur les questions de conventionnement éventuel et de financement, la SNCF risque de se retrouver à nouveau dans une situation de blocage et de réaliser seule des suppressions de trains qui réduiront le déficit mais dégraderont sensiblement le service rendu aux usagers.

² Relations contractuelles et financières entre l'Etat et la SNCF.

Conventionnement

Le conventionnement des relations TIR par les régions, voire par d'autres collectivités locales, est proposé par la SNCF, au moins pour les liaisons qui ne comporteraient pas une part importante de trafic à longue distance. La SNCF est très consciente des limites de son action dans le cadre institutionnel actuel.

En revanche, la plupart des régions refusent actuellement tout nouveau transfert de liaisons ferroviaires. Elles ne contestent pas le rôle positif d'autorité organisatrice qu'elles pourraient jouer sur certaines relations, mais constatent au vu des expériences passées, par exemple les lycées ou le TER, que toute décentralisation a des impacts très importants sur leur budget. Elles estiment ne pas pouvoir s'engager aujourd'hui sur le conventionnement des TIR, même au cas où des dotations de l'Etat définies dans des conditions analogues à celles des TER leur seraient accordées.

L'Etat n'a pas de position de principe. Il n'exclut donc pas un conventionnement à terme, mais il n'engage officiellement aucune étude sur le dispositif institutionnel de gestion des TIR.

Financement

La SNCF estime qu'elle ne peut plus financer les déficits croissants des liaisons TIR dans le cadre d'une péréquation avec les autres relations Grandes Lignes, notamment TGV. Elle indique que la très forte hausse des péages d'infrastructure de cette activité, plus de 800 millions d'euros entre 1998 et 2003³, ne lui permet plus de dégager l'autofinancement nécessaire pour assurer les investissements à venir, notamment l'extension et le renouvellement des matériels roulants. L'augmentation récente du prix de l'énergie électrique de traction a aggravé cette situation. La SNCF propose une phase de transition sur trois ans pendant laquelle elle assurerait un financement décroissant du déficit des TIR.

Les régions s'appuient sur le cadre actuel de financement par la SNCF, EPIC sous la tutelle de l'Etat, dans le cadre d'un Cahier des charges qui acte le principe de péréquation. Le transfert des TIR génèrerait une hausse de leur budget difficilement supportable dans le contexte de décentralisation de nombreuses missions par l'Etat. Les recettes fiscales régionales reposent sur des bases étroites, essentiellement la taxe professionnelle et la taxe foncière sur des propriétés bâties. Ces impôts sont très inégalement répartis d'une commune à l'autre, et d'une région à l'autre. La plupart des régions n'acceptent pas aujourd'hui de participer au financement des TIR, d'une façon ou d'une autre.

L'Etat se dit ouvert à terme à différentes solutions, mais demande avant tout que les dessertes soient adaptées pour répondre à la demande et démontrer leur pertinence économique. Il n'engage à ce jour aucune étude sur le financement des TIR.

³ Le montant des péages d'infrastructure versés à RFF par l'activité Grandes Lignes en 2003 a été de 1 054 millions d'euros, ce qui a représenté 24,4 % des produits de trafic. Il était de 246 millions d'euros en 1998. L'essentiel de la hausse résulte de la forte revalorisation des barèmes, dont la surtarification spécifique de la LGV Méditerranée. S'y ajoute l'effet de la hausse du trafic.

4. Analyses et orientations

La SNCF a identifié en 2003 un ensemble de relations comportant une part importante de trafic à courte et moyenne distance au sein de son portefeuille Grandes Lignes. Elle l'a transféré de sa branche Voyages France Europe à sa branche Transport Public, au sein d'une activité Trains interrégionaux (TIR). Elle a engagé, sur 4 liaisons déficitaires, une démarche de refonte volontariste en cherchant à impliquer les régions concernées.

Elle a ainsi mis en évidence un problème déjà ancien, la baisse continue des trafics sur ces dessertes et l'aggravation de leurs déficits. Globalement, le chiffre d'affaires des liaisons TIR en 2003 est estimé à 345 M€ et le déficit à 155 M€.

Devant les difficultés rencontrées par la SNCF auprès des régions pour engager les premières adaptations, l'Etat a décidé de coordonner la démarche. Un groupe de travail Etat/Régions/SNCF fonctionne depuis l'automne 2004. Il se limite pour l'instant à des questions de mesure et de méthode : audit des comptes TIR 2004 par relations, inventaire précis du matériel roulant utilisé, méthodologie de refonte des dessertes.

Ces éléments sont indispensables mais concernant le conventionnement éventuel de certaines liaisons par les régions et le financement des TIR, chacun des principaux acteurs est aujourd'hui en position d'attente. Jusqu'à ce jour, la refonte des dessertes continue à relever de la SNCF, les régions et les autres collectivités locales étant néanmoins consultées comme l'imposent les textes officiels. Même si cette concertation s'effectue dans un cadre plus précis, le schéma des responsabilités est inchangé et on peut craindre de buter à nouveau sur les difficultés rencontrées ces dernières années.

Faut-il viser une autre organisation institutionnelle ? Comment ? Quelques orientations sont avancées ci-dessous sur trois sujets majeurs : la refonte des dessertes, leur conventionnement et leur financement.

Refonte des dessertes

Le groupe de travail tripartite Etat/Régions/SNCF a élaboré une liste détaillée des tâches à accomplir et des données à partager au cours de l'étude des dessertes d'un axe. Les têtes de chapitre sont les suivantes :

- Etat des lieux détaillé sur tous les aspects (offre, flux de voyageurs, matériel roulant, infrastructures, comptes,...)
- Synthèse et problématique d'ensemble,
- Fixation d'objectifs communs,
- Scénarios de dessertes (2 à 3),

- Compte de résultat prévisionnel pour chaque scénario, tableau récapitulatif des impacts pour chaque acteur, incluant les effets sur les services TER et VFE,
- Première estimation des investissements de maintien et de développement,
- Décision partagée : choix définitif du scénario.

Cette méthode repose sur une communication très large des données de la SNCF aux régions, voire aux départements et à certaines villes, et sur de multiples discussions. Elle est lourde et exigeante mais elle paraît susceptible d'améliorer sensiblement la qualité de la concertation.

La participation directe de RFF aux études de refonte n'est cependant pas prévue actuellement. La capacité des lignes, les sillons disponibles, la qualité de la maintenance, les vitesses autorisées sont pourtant des éléments déterminants de l'offre. Certains investissements, comme la suppression de rebroussements, peuvent par ailleurs améliorer très nettement le service rendu sur certaines relations. Il est nécessaire que RFF soit partie prenante du processus de refonte des dessertes TIR et qu'il soit associé au groupe de travail tripartite Etat/Régions/SNCF.

L'expérience montre aussi qu'il est nécessaire d'étudier simultanément les trains TIR et les trains TER qui circulent sur les mêmes itinéraires ou sont en correspondance. C'est notamment la seule façon de résoudre les problèmes de sillons. La démarche doit être souple, en raison de la variété des relations, et impliquer les départements et les villes autant que de besoin.

Les étapes majeures du processus sont toutefois la décision finale et la fixation d'objectifs communs qui la prépare : flux de trafic prioritaires, politiques d'arrêts et de fréquence, niveau de déficit estimé supportable,... Dans le cadre actuel, c'est la SNCF qui est responsable des liaisons TIR et les régions n'en assument pas le coût, même partiellement. Arbitrer en commun entre le volume des dessertes, la qualité du service et la réduction du déficit ne va pas de soi entre partenaires qui accordent un poids très différent à chaque critère, et la décision de la SNCF risque à nouveau d'être contestée si elle continue à financer seule les pertes d'exploitation.

Malgré l'amélioration de la méthode de concertation, les difficultés inhérentes au positionnement actuel des responsabilités subsistent. En 2004, c'est l'Etat qui a arbitré les divergences en demandant à la SNCF de différer l'essentiel des adaptations programmées sur les relations TIR pour le service 2005. Le report des réductions de déficit attendues n'a pas été compensé financièrement à la SNCF.

Si le conventionnement de certaines liaisons TIR avec les régions concernées s'avérait justifié et possible, celles-ci deviendraient autorités organisatrices et la SNCF opérateur ferroviaire. Le processus d'adaptation des dessertes reposerait alors sur des responsabilités claires facilitant les décisions.

Conventionnement

La gestion des relations CORAIL interrégionales par la SNCF sous l'égide de l'Etat n'a pas permis d'enrayer un déclin continu face à une concurrence forte et croissante. Au cours des années 1980, l'avenir des services régionaux de voyageurs paraissait aussi très compromis. Aujourd'hui, comme l'attestent tous les rapports sur ce sujet, le transfert par l'Etat aux régions du rôle d'autorité organisatrice des TER a changé la donne. L'augmentation des fréquences de desserte et le renouveau du matériel roulant dans un cadre maîtrisé par des responsables politiques proches des besoins des usagers ont permis d'accroître sensiblement le trafic. La motivation et l'engagement fort des régions, y compris sur le plan financier⁴, ont joué un rôle essentiel dans cette réussite.

Faut-il envisager une organisation institutionnelle similaire pour les TIR ? Peut-elle avoir les mêmes effets ?

Pour chaque relation, il faut d'abord vérifier qu'elle concerne pour l'essentiel le territoire et les habitants d'une ou deux régions. Un conventionnement avec trois ou quatre régions pour un même train n'est pas exclu, mais il devient complexe et moins efficace.

L'examen de la liste en annexe 2 montre que 17 relations ne devraient pas a priori poser de difficultés importantes :

- Les cas de Paris-Nancy-Remiremont, Paris-Châlons-St-Dizier et Paris-Reims-Charleville seront prochainement traités dans le cadre de la mise en service du TGV-Est en 2007, sous forme de TGV directs ou avec correspondance TER ;
- Les deux relations entre Paris et une région voisine (Paris-Rouen-Le Havre ; Paris-Orléans-Tours) pourraient relever d'un conventionnement avec chacune des régions de province concernées : la région Ile-de-France pourrait participer au financement en fonction de l'intérêt de ses propres habitants pour ces relations et passer un contrat spécifique avec sa consœur de province en cas d'acheminement de voyageurs sur des trajets internes à l'Ile-de-France ;
- Les six relations radiales touchant deux régions de province (Paris-St-Quentin-Maubeuge-Cambrai, Paris-Amiens-Boulogne, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Argentan-Granville, Paris-Angoulême-Royan, Paris-Nevers) devraient aussi pouvoir relever d'un conventionnement entre la SNCF et ces deux régions sans difficulté contractuelle majeure ;
- Les cinq transversales internes au Sud-Ouest (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye, Bordeaux-Tarbes, Toulouse-Hendaye et Brive la Gaillarde-Rodez) pourraient aussi être conventionnées ainsi que Hirson-Metz.

⁴ Le bilan de la régionalisation du transport ferroviaire adopté par le Conseil économique et social le 15 octobre 2003 fait état d'une contribution annuelle de l'ensemble des régions de 162 millions d'euros en complément des 1500 millions d'euros transférés par l'Etat au titre de l'exploitation des services, de la compensation pour tarifs sociaux nationaux et d'une dotation de renouvellement du matériel roulant. Entre 1997 et 2003 les régions ont engagé 3,7 milliards d'euros d'achats de matériel roulant.

Il reste cinq transversales et deux radiales qui desservent 3 régions ou plus, sur lesquelles il est difficile d'émettre un avis a priori :

- Caen-Le Mans-Tours,
- Bordeaux-Nantes-Quimper,
- Bordeaux-Lyon,
- Nantes-Lyon,
- Reims-Lyon
- Paris-Troyes-Mulhouse-Bâle,
- Paris-Bourges-Montluçon-Ussel.

Seules les études de refonte en commun permettront de déterminer dans quelle mesure certains parcours doivent être scindés et dans quelle mesure certaines relations doivent continuer à être sous la responsabilité de la SNCF. Elles pourraient dans ce cas relever de contrats de service public entre la SNCF et l'Etat, comme l'avait envisagé le rapport BAREL⁵.

A condition bien sûr qu'il reçoive l'agrément des régions concernées, le conventionnement des TIR pourrait s'effectuer dans un cadre institutionnel et contractuel voisin de celui existant pour le TER. De nombreux trains TER circulent déjà entre régions voisines.

Cette analyse montre qu'un conventionnement est techniquement envisageable sur la plupart des relations TIR. Sur le fond, confier aux régions le rôle d'autorité organisatrice devrait permettre de bénéficier des avantages générés par la régionalisation du TER. L'Etat, en tant que responsable d'ensemble de l'aménagement du territoire et garant du service public s'assurera de la bonne couverture du territoire par les transports publics.

La gestion d'une relation TIR dans le cadre d'un conventionnement avec deux ou trois régions est cependant plus délicate que celle d'une liaison TER sous l'autorité d'une seule région. Chacune est naturellement centrée sur ses spécificités et ses priorités. L'expérience des trains TER entre régions voisines montre que l'intérêt commun ne s'impose pas toujours d'emblée. La situation évolue cependant avec le développement des coopérations interrégionales (Grand Est, Grand Sud,...) qui traitent des sujets qui dépassent le cadre régional. Il reste que la motivation des régions et leur engagement financier pour maintenir et développer des relations TIR risquent d'être moins forts que pour le TER.

Ces constats ne remettent pas en cause l'intérêt de confier aux régions le rôle d'autorité organisatrice de la plupart des TIR mais pourraient inciter à une forme d'expérimentation, par exemple en procédant relation par relation sur une période de trois ou quatre ans. Différentes variantes de conventionnement pourraient apparaître, comme une contractualisation avec les villes desservies, ou encore un conventionnement « à la marge » des améliorations apportées à un service de base.

⁵ Ce rapport proposait que pour chaque liaison le contrat soit négocié et suivi par une Commission interrégionale d'aménagement du territoire, présidée par le Préfet d'une des régions concernées et comprenant des représentants de l'Etat, des régions, des départements, des villes et de la SNCF.

Financement

Chacun des partenaires s'estime actuellement dans l'incapacité de financer le déficit des TIR. Devant ces difficultés, une solution de type FIATA⁶ a été un moment envisagée. Les ressources d'un tel fonds ferroviaire ne pourraient pas rationnellement provenir d'une taxe sur les voyageurs, comme dans l'aérien. Il serait en effet aberrant de taxer les usagers TER et Transilien, dont les services sont largement financés par les autorités compétentes, pour compenser le déficit des TIR. Pour les 150 millions annuels de clients Grandes Lignes, la taxe nécessaire serait de l'ordre d'un euro par voyage, soit 3 % d'augmentation en moyenne. Si l'on considère que la SNCF recherche en permanence l'optimum de ses recettes par sa politique tarifaire, cela revient en pratique à faire payer la SNCF elle-même. Un éventuel FIATA ferroviaire pourrait cependant exister, mais seulement comme un fonds permettant de regrouper des ressources publiques pour les redistribuer aux gérants des liaisons TIR.

Le financement actuel des TIR repose sur le principe de péréquation entre relations bénéficiaires et déficitaires dans le cadre de l'équilibre du compte d'exploitation de la SNCF. Son application pratique est implicite, sans mesure officielle des enjeux ni cadre financier rigoureux :

- Les résultats de chaque liaison n'ont pas eu jusqu'à maintenant un caractère opposable ; la SNCF élabore depuis 20 ans des bilans par relation Grandes Lignes à usage interne, mais de façon approximative et indicative ; ils ne relèvent pas de règles strictes et contrôlables, notamment par l'Etat ;
- L'équilibre d'exploitation de la SNCF est une notion qui garde un caractère relatif, sachant que les équilibres financiers de cet EPIC sont déterminés dans un cadre étroitement contrôlé par sa tutelle, c'est-à-dire l'Etat. Les péages d'infrastructure en sont un exemple. De plus, pour la SNCF comme pour toute entreprise, le financement durable des investissements nécessite non seulement d'équilibrer les comptes, mais de réaliser un certain bénéfice.

Une amélioration importante va intervenir sur le premier point avec l'élaboration de comptes TIR 2004 audités sous le pilotage commun de l'Etat, des régions et de la SNCF. Elle doit notamment fournir une mesure fiable du déficit de chaque relation, de son coût pour la collectivité. Elle permettra ensuite d'estimer plus correctement les impacts financiers des refontes de dessertes envisagées, donc la réduction attendue des déficits.

Le financement des TIR est aujourd'hui assuré au niveau national dans le cadre fixé par l'Etat à la SNCF. Toutes les décentralisations de missions vers les régions, passées ou à venir, s'accompagnent au minimum de dotations financières de l'Etat ou de ressources fiscales couvrant le coût constaté de ces missions au moment du transfert.

⁶ Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien. Ce fonds était alimenté jusqu'en 2004 par une partie de la taxe d'aviation civile, assise sur le nombre de passagers et le tonnage de fret et de courrier embarqués au départ de la France, par le biais d'un compte d'affectation spéciale. Il relève désormais du budget général des transports aériens. Ce fonds permet notamment de subventionner des lignes aériennes intérieures d'aménagement du territoire, dans le cadre d'une convention avec la compagnie retenue pour chaque axe.

Dans le cas des relations TIR, le financement transféré aux régions correspondrait à la compensation d'équilibre nécessaire après refonte de la desserte de chaque relation sous le pilotage commun de l'Etat, des régions et de la SNCF. Le renouvellement du matériel roulant nécessitera une dotation complémentaire, mais il n'interviendrait pas pour l'essentiel avant 10 ans, les voitures CORAIL ayant un âge relativement homogène autour de 25 ans.

Les enjeux financiers liés à la réorganisation des dessertes TIR sont importants, mais nettement inférieurs à ceux du TER : leur déficit d'exploitation, estimé à 155 millions d'euros, peut être comparé aux 1 660 millions d'euros⁷ de dépenses publiques totales pour les TER en 2002. Ils sont cependant trop incertains pour qu'une négociation efficace ait pu s'engager à ce jour. Mais en l'absence de tout principe de conventionnement et de financement, sans engagement d'un processus d'ensemble incluant ces aspects, la démarche en cours trouvera rapidement ses limites. La refonte visée en décembre 2005 pour les relations Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Caen-Tours risque à nouveau de conduire la SNCF à assumer des suppressions de trains dans un climat négatif, sans enrayer le déclin.

5. Conclusion

Les dessertes interrégionales représentent un ensemble très important de services de transport rendus à des millions de voyageurs. Leur évolution très négative depuis une vingtaine d'années, avec baisse de trafic, suppression de trains et aggravation des déficits se poursuivra si un plan d'action volontariste n'est pas mis en œuvre.

L'environnement concurrentiel a beaucoup pesé sur cette dégradation. L'extension du TGV et de l'avion, les progrès de l'automobile et des infrastructures routières devraient continuer à réduire le potentiel à longue distance, mais le trafic accessible au train classique doit être consolidé et s'accroître sur les relations où le marché est porteur.

Le service rendu par les dessertes interrégionales est indéniable même s'il n'est pas toujours adapté à la demande de transport. Pour le conserver et l'améliorer, il est devenu indispensable de le réorganiser de façon réaliste en regard des autres modes de transport et de leur évolution, en vue d'accroître la pertinence et la qualité des prestations ferroviaires et d'assurer dans la durée une bonne couverture des besoins de transport de voyageurs sur l'ensemble du territoire, voire de développer certaines liaisons.

La réussite de la régionalisation du TER, qui a renversé totalement l'image des trains régionaux et accru le trafic, n'était pas imaginable dans les années 1980. Le trafic de la plupart des trains interrégionaux (TIR) se concentre sur des transports de voyageurs à l'intérieur d'une région, ou entre deux régions voisines. Confier aux régions un rôle d'autorité organisatrice des dessertes interrégionales à moyenne distance permettrait d'adapter l'offre et d'améliorer la qualité de service en prenant mieux en compte les besoins des usagers en maîtrisant les dépenses publiques correspondantes dans un cadre de responsabilité adéquat.

⁷ Cf bilan de la régionalisation du transport ferroviaire. Conseil économique et social - 15 octobre 2003.

Cependant, ni l'Etat ni les régions ne veulent s'engager actuellement dans un processus de conventionnement des TIR. Deux raisons principales sont avancées :

- l'Etat considère qu'il faut en priorité adapter les dessertes à la demande de transport et réduire les déficits,
- les régions constatent que, malgré les dotations et les transferts fiscaux de l'Etat, les missions déjà décentralisées ont fortement alourdi leur budget et les nouveaux transferts décidés par l'Etat en 2004 vont aggraver cette situation. Elles estiment dans ces conditions ne pas pouvoir envisager de devenir autorités organisatrices des TIR.

Concernant le premier point, la refonte des dessertes de l'ensemble des relations TIR est une opération lourde qui devrait durer jusqu'en décembre 2007 ou 2008. Le processus d'études communes entre SNCF et régions risque de mal fonctionner au stade de la décision si celles-ci participent à la concertation sans savoir si leur rôle évoluera ou non. En revanche, si le choix de confier aux régions, après refonte, le rôle d'autorité organisatrice de la plupart des TIR était retenu au préalable, la SNCF devenant opérateur, les décisions de réorganisation des dessertes seraient prises de façon plus claire et plus efficace. En tout état de cause il est nécessaire que l'Etat soit présent au stade décisionnel des études de dessertes et qu'il assume pleinement sa responsabilité d'aménagement du territoire.

Concernant le financement, les régions mettent en avant leurs difficultés mais l'Etat doit réduire son déficit budgétaire et la SNCF constate qu'elle ne dégage pas un autofinancement suffisant pour financer ses investissements. En tout état de cause, le déficit des TIR est une dépense publique. Il pèse aujourd'hui sur les comptes d'un établissement public, la SNCF, mais l'absence d'affichage officiel a longtemps caché son ampleur. Si on est persuadé que confier aux régions le rôle d'autorité organisatrice de la plupart des relations TIR permettrait de mieux les gérer et d'assurer leur avenir, alors il faut imaginer et négocier un dispositif financier acceptable par chacune des parties. Quel que soit le montage retenu, la dépense publique globale sera d'autant plus utile que l'organisation retenue sera plus adéquate.

Le dispositif de conventionnement et de financement des TIR pourrait être voisin de celui du TER, sous réserve de certaines relations à longue distance qui resteraient gérées par la SNCF et pourraient relever de contrats de service public avec l'Etat. La question des ressources paraît plus difficile à régler car une taxe sur les voyageurs analogue à la taxe d'aviation civile qui alimente le FIATA paraît exclue et l'Etat ne dispose actuellement d'aucune ligne budgétaire spécifique aux TIR, contrairement à la contribution aux services régionaux de voyageurs qui était versée à la SNCF avant la régionalisation du TER.

Les montants en jeu sont cependant nettement plus faibles : le déficit des TIR, estimé actuellement à 155 millions d'euros, représente moins de 10 % des dépenses publiques consacrées au TER (1 660 millions d'euros en 2002). Le renouvellement du matériel roulant nécessitera un financement complémentaire, mais il ne devrait pas intervenir avant 10 ans, pour l'essentiel. Par ailleurs, il appartiendra à l'Etat d'examiner avec la SNCF dans quelle mesure ses équilibres financiers lui permettront ou non d'apporter une contribution temporaire au financement de la régionalisation du TIR.

Les comptes TIR 2004 audités sous pilotage commun Etat/Régions/SNCF permettront en avril 2005 de préciser les enjeux globaux et par relation. Au-delà, deux types de démarches sont envisageables, l'une prudente et progressive, l'autre plus volontariste.

La première démarche est celle retenue par l'Etat dans le cadre du groupe tripartite avec les régions et la SNCF. Elle consiste à travailler en commun sur la refonte des dessertes en progressant de façon pragmatique, sans planification pluriannuelle, avant de lancer le débat sur un éventuel conventionnement des liaisons TIR par les régions. Il convient que RFF participe directement à ces travaux, car la consistance et les performances des infrastructures constituent des éléments clés pour la qualité des dessertes. Afin de définir au mieux les nouvelles dessertes en phase avec les besoins de la population, il est nécessaire aussi d'associer aux groupes d'étude de chaque relation les représentants des usagers et les partenaires sociaux. Par ailleurs, de façon ponctuelle, il ne faut pas exclure d'expérimenter telle ou telle forme de conventionnement, y compris avec des villes ou des départements.

Cette démarche pas à pas procède d'un certain réalisme à court terme car le sujet des TIR est complexe et encore mal identifié hors de la SNCF, les régions sont très réticentes à s'engager actuellement vers un conventionnement et les dessertes doivent être adaptées au préalable. Elle n'amorce cependant aucune réforme de fond de l'organisation institutionnelle des TIR, alors que leur gestion par la seule SNCF a montré ses limites, notamment pour la refonte des dessertes en concertation avec des régions qui demandent un service de qualité mais ne sont pas responsables des comptes.

La deuxième démarche envisageable repose sur la conviction, tirée de l'expérience du TER, que l'avenir des dessertes interrégionales ne sera réellement assuré que si les régions en deviennent autorités organisatrices, hormis pour quelques liaisons de longue distance qui pourraient faire l'objet de contrats de service public entre l'Etat et la SNCF. Pour étayer cette conviction, il faut en vérifier la pertinence et la faisabilité. En tout état de cause, les questions de conventionnement et de financement ne pourront pas être éclaircies si on ne les aborde pas.

L'Etat devrait examiner sans tarder l'option d'une organisation dans laquelle les régions deviendraient autorités organisatrices de la plupart des TIR et en débattre les principales modalités avec les régions et la SNCF. Si ce choix était confirmé, un dispositif de conventionnement et de financement pourrait être défini dans ses principes d'ici l'automne 2005. Il pourrait prévoir certaines souplesses, notamment la possibilité de contracter avec d'autres collectivités locales que les régions. L'Etat pourrait alors engager un véritable plan de réorganisation des trains CORAIL interrégionaux.

Ce plan viserait trois objectifs principaux :

- Adapter les dessertes aux besoins des usagers ;
- Améliorer la qualité du service ;
- Maîtriser le coût de ces liaisons pour la collectivité.

Il inclurait notamment :

- Une planification des relations à réorganiser, par exemple en décembre 2005, 2006 et 2007 ;
- Des éléments de méthode (comptes, études de dessertes,...) ;
- Un cadre de conventionnement, qui pourrait être voisin de celui du TER et faire l'objet d'une expérimentation éventuelle sur deux ou trois liaisons en 2006 ;
- Des principes de financement comportant notamment des garanties claires de moyens suffisants pour emporter l'adhésion des régions et pérenniser le service assuré par les trains interrégionaux.

CARTE DES DESSERTES INTERREGIONALES (TIR)



CLASSEMENT DES RELATIONS TIR

TRAINS INTERREGIONAUX

- ∨ transversales ou radiales
- 2 critères
- ↪ nombre de régions traversées

Transversales (Province-Province)

3 régions
et plus

- Caen-Le Mans-Tours
- Bordeaux-Nantes-Quimper
- Bordeaux-Lyon
- Nantes-Lyon
- Reims-Lyon
- Hirson-Metz

2 régions

- Bordeaux-Toulouse
- Bordeaux-Tarbes
- Toulouse-Hendaye
- Brive la Gaillarde-Rodez

1 région

- Bordeaux-Hendaye

Radiales (Paris-Province)

3 régions
et plus

- Paris-Troyes-Mulhouse-Bâle
- Paris-Nancy-Remiremont
- Paris-St-Quentin-Maubeuge-Cambrai
- Paris-Amiens-Boulogne
- Paris-Caen-Cherbourg
- Paris-Argentan-Granville
- Paris-Angoulême-Royan
- Paris-Bourges-Montluçon-Ussel
- Paris-Nevers

2 régions

- Paris-Chalons-St-Dizier
- Paris-Reims-Charleville-Mézières
- Paris-Rouen-Le Havre
- Paris-Orléans-Tours

TRAINS DE NUIT SNCF Service 2005

1. Corail Lunéa

- Paris-Nice/Vintimille
- Paris-Toulouse/Luchon
- Paris-Tarbes/Hendaye
- Paris-Cerbère/Latour de Carol
- Paris-St Gervais
- Paris-Bourg St Maurice
- Paris-Briançon
- Strasbourg-Nice
- Luxembourg/Metz/Reims-Nice
- Strasbourg/Metz-Cerbère
- Lille-Nice
- Bordeaux-Nice
- Hendaye-Genève
- Hendaye-Nice

2. Corail de nuit classiques

- Paris-Carmaux/Rodez
- Paris-Hendaye/Royan (plein été)
- Lille/Calais-Cerbère
- Nantes-Nice
- (Quimper)/Nantes-Lyon (Genève)
- Bordeaux-Lyon
- Cerbère-Vintimille
- Paris-Savoie (pointe hebdomadaire)
- Paris-Briançon (pointe hebdomadaire)
- Super-pointe neige
- Paris-Strasbourg
- Paris-Bâle/Coire
- Paris-Vienne

CSSPF
CONSEIL SUPERIEUR
DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Groupe de travail Réseau et services ferroviaires
Dessertes interrégionales

Personnalités auditionnées (par ordre chronologique)

- Mme Catherine PERRINELLE – Directrice de l’activité CORAIL – Voyages France-Europe – SNCF
- Mme Laurence PLOUSEAU – Responsable des trains de nuit – Activité CORAIL – Voyages France-Europe SNCF
- M. Bernard SINOU – Directeur du Transport public – SNCF
- M. Patrice RAULIN – Directeur des Transports Terrestres – Ministère de l’Equipement, des Transports, de l’Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer
- M. Martin MALVY – Président de la région Midi-Pyrénées – Président de la commission transports de l’Association des Régions de France

CSSPF

CONSEIL SUPERIEUR DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Groupe de travail Réseau et services ferroviaires

Liste des membres

Animateur : M. Claude LOUVOT, conseiller technique – secrétariat général du CSSPF

Mme Catherine BARDY, représentant le directeur des transports terrestres

M. Philippe CLAUDEL, syndicat UNSA-SNCF

Mme Odile COINTET-PINELL, représentant le délégué général à l'Aménagement du territoire et à l'action régionale

Mme Blandine DEMOURY, représentante des consommateurs, Fédération nationale des familles rurales

M. Thomas DOCQUIN, syndicat CFDT-RFF

M. Bruno DUCHEMIN, syndicat FGAAC-SNCF

Mme Odile FAGOT, suppléante de M. Louis GALLOIS, président de la SNCF

M. François JEANNIN, représentant des voyageurs, Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT)

M. Fabrice LACROIX, représentant le directeur du budget

M. Eric LOISON, suppléant de M. Philippe MALLEGOL, CFE-CGC-SNCF

M. Jean LUX, suppléant de M. Jean-Pierre DUPORT, président de RFF

M. André PAMBOUTZOGLOU, vice-président du Conseil général du Limousin

M. Patrice PERRET, syndicat Sud-Rail-SNCF

M. Thierry ROY, syndicat CGT-SNCF

M. Marc SCHREIBER, suppléant de M. Jean-Claude ZIV, personnalité qualifiée dans le domaine des questions d'aménagement du territoire