

Economie | Nouvelle-Aquitaine : les nouvelles pistes de la SNCF



Les conséquences de la grève du printemps n'ont apparemment pas diminué "l'appétit" des habitants de Nouvelle-Aquitaine pour le train, comme l'a souligné ce lundi 14 janvier la direction régionale de la SNCF autour d'un point centré sur son bilan 2018 et ses perspectives d'avenir. Ces dernières, dans un contexte de premières ouvertures à la concurrence actées pour 2022, sont scrutées de prêt par les collectivités territoriales. Au moment de signer un nouveau contrat avec la Région et d'envisager un essor des gares de la métropole bordelaise, petit résumé des humeurs du moment de cette "citadelle difficile à convaincre".

L'appétit vient en mangeant

"Il y a une vraie croissance, un vrai appétit pour la mobilité ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine. On a fait des efforts en termes de performances, de production, d'attractivité, ça répond à une attente et la preuve, c'est qu'on reste la première région en France en termes de croissance pour la deuxième année consécutive", a précisé ce lundi 14 janvier le directeur de SNCF Mobilités en Nouvelle-Aquitaine. Les chiffres fournis par la société de transports le confirment : entre 9 et 10% de croissance sur le nombre d'usagers du train en région (+11% vers l'Île-de-France) sur l'ensemble de l'année. Les prix pratiqués (notamment par la région [cet été sur les TER](#)) y sont sans doute pour quelque chose, mais l'attractivité du TGV a aussi pu bénéficier à d'autres territoires comme Pau (+16%), Angoulême (+16%) ou encore la Côte Basque (+11%).

Pour 2019, la SNCF a déjà commencé sa mutation. Elle signera officiellement le [protocole d'accord](#) avec la Région Nouvelle-Aquitaine dans les prochaines semaines, cette dernière lui imposant des contraintes et des objectifs plutôt drastiques, autant en termes de régularité que de suppression de trains ou d'équilibre financiers. "C'est un accord ambitieux de la part de la Région, qui nous renouvelle la confiance, avec des objectifs importants de coûts et de performance. Il Marqf sa volonté d'avoir un opérateur à la hauteur de ses attentes", a souligné ce lundi le responsable d'SNCF Mobilités. Les petits prix seront encore de rigueur en 2019, avec quatre millions de places entre Bordeaux et l'Île-de-France (Ouigo et Prem's), une promotion spécifique vers Paris-Montparnasse à partir de 16 euros ou encore une offre aller-retour malin confirmée entre Bordeaux et Paris et étendue à d'autres villes à l'échelon plus local (Agen, Angoulême, Biarritz, Bayonne, Dax, Hendaye, La Rochelle, Niort, Poitiers et Pau).

Réunion de chantiers

La SNCF ne compte visiblement pas non plus lésiner sur les travaux nécessaires à faire rouler les trains au niveau régional. Seront ainsi mis au "pot commun ferroviaire" 480 millions d'euros en 2019 (contre 330 en 2018) en termes d'investissements (dont SNCF Réseau participe à hauteur de 350 millions d'euros) autour de 150 chantiers à venir : La rénovation de certains tronçons (Morcenx-Dax, Libourne-Bergerac dont les travaux ont déjà commencé, Limoges-Fromental, La Souterraine-Le Palais-sur-Vienne, Poitiers-Vivonnes), une télésurveillance des passages à niveau sur Oloron-Bedous, un renouvellement des rails sur Tours/Angoulême ou Beautiran/Langon, etc, sans compter la "mise en accessibilité" d'une cinquantaine de gares supplémentaires pour les personnes à mobilité réduite et de nombreux autres aménagements en gares ou sur les rails.

D'un point de vue purement organisationnel, il faut noter la création de quatre directions territoriales de lignes (Poitou-Charentes, Limoges-Périgord, Nord-Aquitaine et Landes-Pyrénées Atlantiques), pour avoir "plus de proximité et organiser nos marchés localement. La mobilité n'est pas la même en fonction des territoires, d'où cette volonté de souplesse et de présence plus localisée. En Nouvelle-Aquitaine, on mesure un arrêt tous les huit kilomètres (tous les 16 km en moyenne en France). Ça montre un maillage du territoire assez fin. On a commencé à développer de la liaison rapide entre les villes comme entre Bordeaux et Limoges dont le temps de trajet est passé de 3h05 à 2h20, ça fait partie des choses qu'il faut remettre en place sur l'ensemble des métropoles régionales", a précisé Philippe Bru.

Concurrence et "métropolitain"

La compagnie se prépare aussi à une ouverture à la concurrence, avec les premières intentions nationales dévoilées sur Bordeaux-Nantes. Pour le responsable Intercités, "C'est une suite logique à la réforme ferroviaire. SNCF Intercités sera bien sûr candidat à sa propre succession, on va se mettre en ordre de bataille pour tenter de garder ces deux lignes. Si on veut gagner, il faudra travailler sur les coûts, aller chercher du trafic et des recettes, améliorer le trafic en étant innovant et avoir une bonne qualité de service". L'échéance peut paraître lointaine, puisque l'obligation d'ouverture du marché conventionné ne sera pas effective avant 2022, mais "l'ordre de bataille" est déjà perceptible dans les discours : "on est dans une période importante sur le plan législatif. La concurrence, on la connaît déjà : notre principal concurrent au quotidien, c'est la route. On se réorganise, on est aussi attentifs aux attentes des clients et aux performances", assure pour sa part Philippe Bru.

Le "contrat de confiance" avec les collectivités passera aussi par la volonté de la SNCF d'adhérer au projet de RER métropolitain (la métropole et la région ont adopté une délibération en décembre plaidant pour sa réalisation et invitant la SNCF à bouger). L'idée de relancer certains TER sans rupture de charge (par exemple Libourne-Arcachon) et de concentrer de nouveaux efforts sur les gares de la métropole (notamment celles du Bouscat et de Talence dont les calendriers respectifs tablent pour l'instant sur une réouverture en 2021 et 2023). Si, du côté de la SNCF, on assure que ce chantier est dans les tuyaux et qu'il se fera par étapes, pour le responsable de Mobilités, il y a encore de nombreux freins à lever et... des arbitrages politiques à prendre.

"On ne peut pas réussir en même temps à faire un Bordeaux-Limoges en 2h20 et à s'arrêter dans toutes les haltes de la métropole. Ce qu'il faut trouver, c'est une segmentation qui permette d'avoir des missions sur les différents types de trains. On peut dégager des marges de manoeuvre sur les sillons. Cela passe notamment par de la diamétralisation sans ruptures de charges et une remise à plat de l'offre, qui auparavant était toujours faite à partir du modèle précédent", rappelle Philippe Bru. "Il faut mieux travailler l'offre telle qu'elle est aujourd'hui, ce n'est pas forcément en ayant des haltes non connectées au réseau urbain que ça peut marcher. Sur les dix-sept gares de la métropole, sept sont connectées au réseau urbain. Il y a déjà du travail là-dessus pour que ça ne fasse qu'un seul et même réseau". Le responsable l'assure, les rêves de TER bordelais connaîtront leurs limites. "On n'aura pas demain un réseau comparable à d'autres grandes métropoles qui ont des infrastructures dédiées au transport urbain. Ça demande des investissements colossaux, aujourd'hui on essaie de résoudre l'équation pour avoir une meilleure offre plus robuste. Du point de vue du matériel, le Conseil régional a énormément investi, on a un des parcs les plus modernes de France. Sauf que le parc qui a été développé n'est pas forcément adapté à du développement important en périurbain, il faut certainement revoir ça. Sur le RER A parisien, vous pouvez vous tenir debout. Les rames régionales n'ont pas été équipées dans cette perspective, qui est aussi un moyen de résoudre le problème du nombre d'arrêts en augmentant les capacités. Il faut aussi retoiletter l'offre axe par axe, il faudra que les autorités organisatrices prennent position là-dessus. L'important, c'est d'avoir des haltes connectées sur le transport urbain et trouver un équilibre entre une desserte de la métropole de Bordeaux tout en gardant la vocation d'équilibrage du territoire qu'a le TER pour avoir des liaisons rapides entre les métropoles de la Région, tout en assurant une correspondance avec la grande vitesse". Ce qui laisse largement de quoi creuser de nouveaux sillons...

Ouvertures

En attendant que ces futurs chantiers prennent forme (2020 ?), le lancement de la LGV Tous-Bordeaux a visiblement cristallisé des envies pour d'autres opérateurs. Avant même d'être prêts à les accueillir sur Bordeaux-Nantes, la SNCF a annoncé ce lundi l'ouverture dès le 29 juin prochain, d'un aller-retour hebdomadaire en Thalys entre Bordeaux et Bruxelles, tous les samedis et pour une quarantaine d'euros. Selon le responsable régional de Gare et connexions, Patrick Lopez, le temps de trajet devrait être d'environ 4 heures. Autre chantier plus lointain : une liaison directe avec Londres en 4h30. Une étude de faisabilité est déjà en train d'être finalisée (menée par Lisea, Eurotunnel et HS1). Il devrait s'agir d'une ligne "transmanche", sans que l'on parle d'Eurostar, la compagnie ne souhaitant visiblement pas fermer ses portes à d'autres opérateurs potentiels. Les contraintes pour la réalisation de cette ligne ne manquent pas, surtout dans un contexte de Brexit. Ces trains seront-ils accueillis sur

un quai dédié ? Quels aménagements précis devront-êtré réalisés pour sa faisabilité ? L'étude en cours, dont le rendu est prévu fin janvier, devrait en partie répondre à ces questions. Cette politique de la main tendue a en tout cas des airs d'entraînement pour la suite...



Romain Béteille

Credit Photo : aqui.fr
Publié sur aqui.fr le 14/01/2019

[Url de cet article](#)