

L'Etat compte investir près de 2 milliards pour renouveler les trains nationaux autres que les TGV.

Les trains Corail actuels, à bout de souffle, ne pourront tout simplement plus circuler sur les lignes nécessitant des locomotives Diesel début 2015. - Photo Réa



De nouveaux trains, des missions repensées, un passage possible à la réservation obligatoire pour l'achat d'un billet : les Intercités, ces lignes nationales classiques (c'est-à-dire non TGV) qui ont longtemps été les parents pauvres de l'offre ferroviaire, devraient être bien différents d'ici à quelques années des trains Corail à bout de souffle et pas toujours à l'heure que connaissent les usagers. C'est en tout cas le projet du gouvernement, qui devrait donner ce jeudi le coup d'envoi du renouvellement du matériel.

Celui-ci est rendu nécessaire par l'absence d'investissement depuis plusieurs décennies. Sur les lignes nécessitant des locomotives Diesel, les trains actuels ne seront tout simplement plus capables de circuler début 2015. La SNCF devrait donc acter ce jeudi la commande à Alstom d'une trentaine de rames de modèle Regiolis, initialement conçues pour les trains régionaux (TER), et configurées pour circuler sur des lignes nationales (« Les Echos » du 12 septembre). C'est l'Etat, en tant qu'autorité organisatrice, qui réglera la facture pour ce marché estimé à 500 millions d'euros.

Différenciation avec les TER

Passée cette phase « *urgentissime* » selon un proche du dossier, les pouvoirs publics entendent redéfinir les missions des 38 lignes Intercités, empruntées par 100.000 voyageurs par jour. Ils profiteront pour cela de la renégociation de la convention qui lie sur ce sujet l'Etat et la SNCF, et qui, après sa prolongation d'un an, arrivera à expiration fin 2014. L'idée sera de travailler la différenciation avec les trains régionaux (TER), afin d'affirmer le caractère national des Intercités.

Le nombre de gares desservies devrait être revu à la baisse, afin d'augmenter la vitesse de circulation. Certaines lignes ayant beaucoup d'arrêts pourraient être transférées aux régions concernées. Le passage à un système de réservation obligatoire, là encore pour accentuer le caractère national de ces dessertes, est également envisagé.

Ces nouvelles missions serviront de base pour la deuxième phase du renouvellement du matériel, qui se fera par appel d'offres. Elles permettront d'en définir le cahier des charges. Et cette fois, pas d'adaptation d'un matériel existant : l'objectif est d'aboutir à la mise au point d'un matériel spécifique. Selon un expert, ce marché potentiel pourrait permettre à Alstom de développer son offre sur un segment où il est peu présent. Le constructeur français ne sera sans doute pas le seul à s'intéresser à ce marché, qui pèserait près de 1,5 milliard d'euros. Les lignes structurantes, comme Paris-Clermont, Paris-Toulouse et Paris-Cherbourg, ou encore Bordeaux-Marseille-Nice, seront concernées au premier chef par ces nouveaux trains.

Cette nouvelle ambition pour les Intercités découle logiquement du report d'une grande partie des projets de lignes TGV, acté cet été. De nombreux maires et présidents de région ne voulaient pas entendre parler d'une amélioration de leur ligne, car ils réclamaient son remplacement pur et simple par de la grande vitesse. Cette perspective ayant été

écartée, la modernisation des Intercités devient une nécessité.

Jean-Louis Bianco, qui préconisait dans un rapport en avril « *le développement d'une nouvelle offre de transport, chaînon manquant entre les TER et les TGV* », avec des trains circulant à 200 kilomètres-heure, devrait donc être exaucé. Enfin, l'amélioration de la qualité de service, qui devrait gonfler la clientèle, et la réduction du nombre de dessertes sur certaines lignes devrait contribuer à réduire le déficit d'exploitation chronique de ces lignes.

Lionel Steinmann

Écrit par *Lionel STEINMANN*

Journaliste

lsteinmann@lesechos.fr