



15ème législature

| | | |
|--|--|--|
| Question N° : 10625 | De Mme Valérie Lacroute (Les Républicains - Seine-et-Marne) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse >Renouvellement du matériel roulant des ligneS Intercités | Analyse > Renouvellement du matériel roulant des ligneS Intercités. |
| Question publiée au JO le : 10/07/2018 Réponse publiée au JO le : 18/09/2018 page : 8359 | | |

Texte de la question

Mme Valérie Lacroute attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir des lignes Intercités et plus précisément sur le renouvellement du matériel roulant affecté à ces lignes structurantes. En effet, l'État, autorité organisatrice des lignes Intercités, souhaite renouveler le matériel roulant destiné à remplacer une flotte de rames usagées et peu performantes sur trois lignes, Paris-Clermont, Paris-Limoges-Toulouse, longue de 720 km et Bordeaux-Marseille, qui imposent des caractéristiques techniques spécifiques de vitesse et ainsi enrayer le déclin des Intercités, essentiels à la desserte de nombreux territoires. L'appel d'offres lancé en mars 2018 par la direction générale des infrastructures des transports et mis en place par SNCF Mobilités fait l'objet de nombreuses interrogations de la part des constructeurs spécialisés dans ce domaine. En premier lieu, le matériel proposé ne répond pas à une volonté de rechercher un matériel déjà disponible sur le marché européen afin d'éviter des dépenses non négligeables de développement qui seraient difficilement amortissables sur une petite série de rames. Il est également relevé que les critères imposés ne répondent pas pleinement au cahier des charges qui avait été exposé lors de concertations avec les acteurs concernés et les collectivités, prenant en compte les attentes exprimées par les usagers. Alors que de fortes contraintes pèsent actuellement sur les finances publiques, il pourrait s'avérer judicieux de reformuler la demande et surtout de prendre en compte les critères présentés laissant apparaître un appel d'offres destiné à des rames de qualité, au confort renforcé pour accomplir de longs trajets. Elle lui demande s'il n'existerait pas une opportunité de recourir aux contrats-cadres existants (plateformes OMNEO-Régio2N de Bombardier et REGIOLIS d'Alstom) par exemple ou à la rénovation de rames TGV pour remplacer le matériel roulant des lignes Intercités structurantes. Ces solutions auraient l'avantage de permettre une économie substantielle pour les finances publiques, non seulement en termes d'acquisition mais également en maintenance. La récente annonce d'une commande d'une centaine de « TGV du futur » par le ministre de l'économie et des finances rend d'autant plus légitime la question du recours à du matériel TGV rénové pour les lignes Intercités de grandes distances. Elle lui demande également si ces propositions seraient susceptibles de retenir l'attention du Gouvernement alors que sera présenté au Parlement dans quelques mois, le projet de loi d'orientation des mobilités et programmation des investissements en matière de transport pour les prochaines années.

Texte de la réponse

Lorsque les premières réflexions ont été menées afin de renouveler le matériel roulant des deux lignes structurantes de trains d'équilibre du territoire (TET) Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse, la



possibilité d'utiliser les marchés existants Régio2N/Omneo de Bombardier et Régiolis/Coradia d'Alstom ou des rames TGV rénovées a été étudiée. Cependant, ces éventualités se heurtent à des handicaps techniques, commerciaux et économiques qui ont été analysés et ont conduit à s'orienter vers une procédure d'appel d'offres. Par exemple, à part Toulouse-Matabiau et Montauban, aucune gare de ces deux lignes n'est équipée de quais assez longs pour recevoir des rames TGV Atlantique en unités multiples, nécessaires afin de répondre au besoin de capacité, en particulier en période de pointe hebdomadaire et saisonnière. Pour ce qui concerne les rames Bombardier Regio2N/Omneo, celles-ci ne peuvent pas circuler au sud de Limoges, car la ligne ne dispose pas du gabarit suffisant nécessaire pour ces rames. De plus, leur architecture générale, faite d'une alternance de voitures à un ou à deux niveaux, est difficilement compatible avec des trajets de longue distance, et est contraire à l'expression fonctionnelle du besoin de l'appel d'offres, qui a fait l'objet d'une concertation avec les collectivités, élus et associations des différents territoires concernés. Cette présence régulière d'escaliers rendrait fastidieux les déplacements des voyageurs, inéluctables compte tenu de la longueur des trajets, et en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Enfin la restauration ambulante, en vigueur sur les lignes structurantes TET, ne serait plus possible. Le marché passé entre SNCF Mobilités et Alstom stipule que les rames Régiolis/Coradia concernées par ce contrat ont une vitesse limite de 160 km/h. Utiliser ces rames par exemple sur Paris-Limoges impliquerait de ce fait un allongement de temps de parcours d'au moins 10 minutes par rapport à un matériel apte à 200 km/h. Or les temps de trajet sur cet axe ressortent comme l'une des attentes prioritaires, aussi bien dans le rapport Delebarre que dans l'élaboration du schéma directeur de la ligne. Un tel allongement de temps de parcours ne serait donc pas acceptable. Ces différents handicaps techniques et commerciaux seraient donc de nature à altérer la qualité de la réponse aux besoins des voyageurs de ces lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse. De plus, l'analyse économique montre que les surcoûts liés à la démutualisation des parcs et des dispositifs de maintenance, inéluctables en cas d'utilisation de ces rames, ne sont pas compensés par leur moindre prix, voire risquent d'être sensiblement plus élevés. L'appel d'offres lancé par SNCF Mobilités pour le renouvellement du matériel roulant de ces lignes structurantes constitue par conséquent la procédure la plus adaptée pour satisfaire au mieux les attentes des voyageurs. À la suite de la concertation menée, le cahier des charges insiste particulièrement sur le haut niveau de confort attendu et sur les services à bord adaptés aux longues distances et souligne par là l'engagement de l'État pour le développement de ces deux lignes. Les différents constructeurs potentiellement concernés par cet appel d'offres pourront mettre en œuvre leur savoir-faire et leur créativité pour répondre dans les meilleures conditions à ce cahier des charges exigeant.