



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Conférence de presse

7 avril 2017

Les petites lignes ferroviaires : gestion et devenir

Que de fois la FNAUT et ses associations locales ont-elles été confrontées à la fermeture de guichets, de petites gares, de petites lignes. Parfois sont-elles consultées sur le devenir des emprises ferroviaires et la FNAUT s'est souvent opposée à leur sortie du domaine ferroviaire, luttant sur le terrain et par voie de justice contre les abandons de propriété de ces précieuses emprises.

La FNAUT a conscience que ces tensions vont s'accroître. Le mouvement de fermeture des guichets s'accélère comme la tendance à la reconversion des petites gares.

La FNAUT est consciente que des évolutions sont nécessaires mais s'oppose au « tout ou rien » et considère que toutes les alternatives doivent être envisagées en lien avec les associations d'usagers pour conduire ces changements.

De même, elle propose à SNCF Réseau d'adopter une procédure commune pour traiter de l'évolution régulée des emprises foncières.

Sommaire

- 1. Guichets : on ferme ?**
- 2. Devenir des « petites lignes » : on arrête ou on continue ?**
- 3. La FNAUT favorable à l'étude d'un référentiel de maintenance adapté aux petites lignes voyageurs occasionnels / tourisme ou mixte**
- 4. Position de la FNAUT sur les fermetures de lignes**

1. Guichets : on ferme ?

La vente des titres de transport SNCF par internet se développe vigoureusement : Voyages SNCF est devenu un des plus importants sites commerciaux de France. L'achat peut en effet être réalisé par le voyageur depuis son domicile ou son lieu de travail, sans déplacement obligé à une gare et sans attente à un guichet. Les jeunes générations se sont rapidement approprié cette possibilité.

Il en résulte une baisse des recettes des guichets, dans les grandes gares comme dans les plus modestes. Toujours à la recherche d'économies, la SNCF est donc amenée à réduire le nombre des guichets et/ou des heures d'ouverture afin d'abaisser ses coûts de fonctionnement. Elle restructure son réseau de vente sans concertation avec les collectivités locales ou les usagers.

On observe alors une augmentation des temps d'attente aux guichets maintenus, une inadéquation des heures d'ouverture et des heures de passage des trains, et des difficultés d'achat pour les voyageurs qui ne maîtrisent pas les nouvelles technologies.

Par ailleurs, dans certaines gares, l'agent SNCF affecté à la sécurité n'a pas le droit, ou le temps, de vendre des titres de transport.

Enfin les agents des guichets maintenus consacrent une proportion importante de leur temps à traiter les problèmes qu'ont rencontré les internautes lors de leurs achats.

Comment remplacer les guichets de gares ?

Quatre possibilités sont offertes pour remplacer les guichets des petites gares.

1- Les distributeurs automatiques.

Ils sont disponibles à toute heure et leur coût de fonctionnement est faible. Mais leurs dysfonctionnements sont assez fréquents et les services de maintenance interviennent tardivement. Seules les espèces et les cartes bancaires sont acceptées. Les personnes malvoyantes ont du mal à les utiliser. On ne trouve pas de distributeurs de billets Grandes lignes dans les petites gares. Enfin le distributeur n'offre ni informations, ni conseils ni service après-vente.

2- L'achat auprès du contrôleur.

Le contrôleur, s'il est prévu dans le train, est accessible à tous les voyageurs et peut les informer et les conseiller. Mais il est difficile à trouver les jours d'affluence, il n'accepte pas tous les moyens de paiement (par exemple les chèques vacances). Sa présence dans le train n'est pas garantie à long terme car les Régions recherchent des économies.

3- Les distributeurs embarqués.

Ils sont disponibles à toute heure, coûtent moins cher que l'équipement de chaque gare ou halte en distributeurs fixes. Leur coût de fonctionnement est faible et leur maintenance est possible pendant l'entretien du train. Sinon, ils présentent les mêmes inconvénients techniques que les distributeurs fixes. Ils sont peu utiles si un contrôleur est présent à bord du train.

4- Les guichets de substitution.

Ils peuvent être implantés dans une mairie, un office de tourisme, un pôle multi-services, un commerce local. Ils permettent de maintenir un service public de proximité et sont accessibles à la plupart des

voyageurs : âgés, malvoyants, illettrés ou allergiques aux nouvelles technologies. Mais ils doivent être financés par les communes, n'acceptent pas tous les moyens de paiement (bons de retard), ne fournissent pas les billets de congés annuels. Leur compétence en matière d'information est limitée (itinéraires, tarification, service après-vente).

La solution de proximité

Le guichet de substitution est, parmi les quatre solutions décrites ci-dessus, celle qui est la plus conforme aux intérêts des voyageurs, il évite aussi le sentiment d'abandon que ressentent les populations concernées. Mais, pour que cette formule soit un succès, bien des conditions doivent être satisfaites : formation du personnel, participation financière de la SNCF et de la Région, fléchage du local depuis la gare, abri en gare et liaison possible avec un agent SNCF entre le premier et le dernier train de la journée...

Si la commune ne reprend pas le guichet et si la Région choisit de maintenir un contrôleur à bord de chaque train, celui-ci doit disposer d'un appareil permettant de délivrer un billet pour tous les voyages régionaux, interrégionaux et nationaux et disposant de tous les tarifs en vigueur et acceptant tous les moyens de paiement.

Si la Région choisit de supprimer les contrôleurs, un distributeur doit impérativement être installé dans chaque train ou à chaque point d'arrêt, équipé d'un système d'alerte des dysfonctionnements pour permettre un dépannage rapide (en 48 h maximum), accepter le paiement par le maximum de possibilités et être sonorisé pour les personnes mal voyantes.

La gare, pôle multimodal

En réalité, la meilleure formule consiste à mieux valoriser les gares existantes, à élargir leurs fonctions en y développant l'intermodalité et les atouts liés à leur fréquentation et à leurs espaces disponibles - ce qui passe par de nouveaux partenariats entre la collectivité locale, la Région et la SNCF.

La question se pose en particulier pour les petites villes de quelques milliers à 30 000 habitants, où des programmes innovants sont à inventer ou à mettre en œuvre.

La Région, gestionnaire des TER ferroviaires et routiers et, dorénavant, des services d'autocars « ex-départementaux », doit développer cette fonction de pôle multimodal des gares avec l'appui de la collectivité locale : en vendant tous les types de billets de train et d'autocar, en louant des vélos ordinaires ou à assistance électrique, en assurant des services de taxis, de covoiturage, d'autopartage ; en renseignant les voyageurs sur la localité et son offre touristique ; en proposant des bureaux en location à des associations ou entreprises débutantes, des commerces utiles aux voyageurs et des services adaptés (crèches, mise à disposition de colis commandés par internet...).

La SNCF, qui affiche son ambition de devenir un opérateur global de mobilité, a son rôle à jouer. De même que la Poste diversifie ses activités, elle peut diversifier les tâches de son personnel et les fonctions de son patrimoine pour renforcer l'attrait des déplacements en train. Gares et Connexions a déjà pris des initiatives en ce sens en recherchant des propositions d'aménagement et d'animation d'espaces vacants dans des gares de taille moyenne en Aquitaine (<http://alpc.opengare.com/>).

Certaines gares situées en milieu rural sont éloignées des villages et des bourgs. Dans ces cas, il vaut mieux, bien entendu, reporter les services à la mairie ou à l'office de tourisme afin d'être au plus près des habitants, ou aux maisons de service public, quand elles existent (Brionne par exemple).

2. Devenir des « petites » lignes : on arrête ou on continue ?

S'appuyant sur les conclusions de deux études indépendantes relatives à la gestion du TER, la FNAUT estime que les « petites » lignes peuvent être maintenues en activité à un coût acceptable pour les Régions, et que les transferts sur route constituent une solution de facilité.

1. L'étude Beauvais-KCW-Rail Concept de 2012 (FNAUT Infos 208)

Cette étude a concerné toutes les lignes TER, quel que soit leur potentiel de trafic. Elle a démontré, en se basant sur l'exemple du transport régional allemand, ouvert à la concurrence régulée entre opérateurs (délégations de service public) depuis 1994, qu'il est possible d'exploiter les lignes TER à un coût inférieur de 30 % à celui de la SNCF.

L'ouverture à la concurrence engendre un cercle vertueux : hausse de la productivité de l'opérateur et innovations commerciales, baisse des coûts d'exploitation, augmentation des recettes, amélioration de l'offre et diminution de la contribution publique.

500 km de lignes régionales et 300 gares ont été rouvertes en Allemagne depuis 2000, ce qui a permis de développer l'emploi dans le secteur ferroviaire.

2. L'étude récente du CEREMA

Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) s'est intéressé plus spécialement aux lignes TER desservant des zones rurales, donc à faible trafic potentiel.

Il a comparé trois « petites » lignes ferroviaires de voyageurs : Valençay-Salbris, Carhaix- Paimpol, Busseau-Felletin), qui sont exploitées par trois opérateurs différents, respectivement Keolis (filiale de la SNCF), Transdev et la SNCF.

Sur ces lignes, les coûts d'exploitation et d'entretien au kilomètre parcouru varient de 1 à 3, du fait de différences dans la polyvalence du personnel et dans les méthodes de maintenance de la ligne.

La lourde structure de la SNCF et ses procédures trop uniformes sont inadaptées à ces lignes à faible trafic, et inefficaces pour répondre de manière satisfaisante aux besoins locaux. Elles en mettent en péril la pérennité.

Les rotations supplémentaires du matériel roulant, une fois le premier aller et retour assuré, sont peu coûteuses. En opposition à la pratique actuelle, le matériel lourd devrait donc tourner en permanence au cours de la journée tandis que des renforts en période de pointe pourraient être assurés en autocar sur tout ou partie du parcours.

Les subventions publiques restent indispensables quel que soit l'exploitant, mais elles peuvent être significativement diminuées grâce à une réduction des coûts de production par une meilleure adaptation du référentiel de SNCF-Réseau aux petites lignes, la sortie de la ligne du réseau ferré national et son transfert à la Région, la mise en concurrence des opérateurs...

L'étude du CEREMA conforte les propositions de la FNAUT : avant d'envisager un transfert sur route des services ferroviaires, la gestion d'une ligne secondaire doit d'abord être adaptée, et encadrée par un Cahier des Charges défini par la Région, après consultation des associations d'usagers.

3. La maintenance des petites lignes voyageurs

De nombreuses lignes du réseau ferré français - environ 4 000 km au total - ne sont utilisées que par des trains de fret desservant des installations agricoles ou industrielles. Elles sont la source de 20 % du fret transporté sur le réseau principal. Des performances de vitesse et de débit sont inutiles, il faut seulement assurer la pérennité des infrastructures.

Un arrêté du 28 septembre 2016 définit un nouveau référentiel relatif à ces lignes capillaires fret et ayant pour objectif d'en réduire les coûts de maintenance et d'exploitation, et d'assurer ainsi un modèle économique adapté à ces lignes sans en dégrader la sécurité.

La FNAUT souhaite que soit engagée une démarche analogue concernant les petites lignes voyageurs et définissant :

- les principes d'une maintenance adaptée à l'état réel des infrastructures et à l'exploitation prévue ;
- les objectifs en matière de sécurité.

La FNAUT a rencontré récemment l'AFRA (Association française du rail) qui regroupe les opérateurs ferroviaires privés, l'UNECTO qui regroupe les opérateurs ferroviaires de lignes touristiques, et l'association Objectif OFP qui assure la promotion des Opérateurs Ferroviaires de Proximité.

Ces rencontres ont mis en évidence une convergence des points de vue de tous ces acteurs et leur souhait d'un transfert de gestion aux collectivités locales des petites lignes voyageurs, avec une convention d'occupation temporaire étendant la notion d'installation terminale embranchée, une délégation de gestion ou un contrat d'affermage (Guingamp-Carhaix). Ces procédures permettraient de prolonger la durée de vie des petites lignes et leur renouveau, suivant l'exemple allemand. La sécurité serait contrôlée par le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés), dont les moyens devraient être renforcés.

4. Position de la FNAUT sur les fermetures de lignes

Fermeture et déclassement : définitions

La fermeture

La **fermeture** (au sens juridique) intervient (le plus souvent) de longues années après l'arrêt du trafic (fermeture de la ligne au sens commun). La fermeture consacre juridiquement la désaffectation de la ligne **et autorise la dépose de la voie**.

La désaffectation juridique de la voie ferrée conduit toujours à une **nouvelle affectation** (route, voie verte, constructions...) sur laquelle il sera toujours, en tout état de cause, **très difficile de revenir**, pas seulement techniquement, mais également socialement et politiquement (on n'a jamais fermé de voie verte).

Il n'est **jamais** arrivé qu'une ligne fermée (juridiquement) soit **rouverte** au trafic. Toutes les réouvertures intervenues ou en projet concernent des lignes sur lesquelles le trafic voyageur, ou tout trafic, avait cessé, pendant une période variable, mais ces lignes n'étaient pas pour autant juridiquement fermées.

Le déclassement

Le **déclassement** autorise la sortie du domaine public de SNCF Réseau, l'emprise n'est plus alors inaliénable, elle peut être **librement vendue**.

Le déclassement n'est pas la vente, il l'autorise seulement, elle intervient ensuite. Mais un déclassement est **toujours prononcé dans le but de permettre une vente** déjà très sérieusement envisagée avant même la fermeture.

Articulation des deux

Le plus souvent, la fermeture est prononcée dans le but d'une dépose de la voie, d'un déclassement, puis d'une vente, les trois **s'enchaînent relativement rapidement**, même si ce n'est pas une obligation.

Il arrive **parfois** que ces quatre étapes (fermeture, dépose, déclassement, vente) soient dissociées.

Position de la FNAUT

Dans la perspective d'une fermeture de ligne, il arrive fréquemment que SNCF Réseau sollicite directement des associations de la FNAUT et/ou la FNAUT pour recueillir leurs avis sur des projets de fermetures. Ces consultations, facultatives, ne sont pas prévues par les textes actuels déterminant le régime de fermeture des lignes.

Face à ces sollicitations directes des associations de la FNAUT, le Bureau de la FNAUT a fixé des **critères de fond** sur l'acceptabilité des fermetures de lignes du point de vue de la FNAUT.

Les projets de fermetures de lignes qui concernent des transports en commun en site propre ou des circulations douces ne posent, a priori, pas de difficultés. Au contraire, les projets de fermetures ayant pour objet de développer la voirie routière ou de procéder à des aménagements industriels, commerciaux, agricoles ou immobiliers sont, par principe, à rejeter et ne devraient pas donner lieu à des avis favorables de la part des associations de la FNAUT.

L'intérêt ferroviaire de la ligne pourrait également conduire à ne pas se prononcer favorablement, par exemple si la ligne menacée de fermeture présente un potentiel de trafic au regard des localités desservies ou permet d'assurer le maillage du réseau.

Un avis favorable ne pourrait être émis que dans le cas où SNCF Réseau s'engage à ce que la fermeture ne soit pas suivie d'un transfert de propriété. C'est la gestion de l'emprise qui est transférée à son nouvel utilisateur ainsi que les charges de son entretien ; cet engagement doit concerner la totalité l'emprise concernée afin d'éviter toute interruption du linéaire.

Sous certaines conditions, l'accord que nous avons signé avec les collectivités territoriales concernées par la fermeture de la ligne Vitry-Fougères est un exemple de bonne pratique qui pourrait être généralisé si les conditions s'y prêtent.

Afin de pouvoir nous prononcer dans de bonnes conditions sur les projets de fermetures de ligne par SNCF Réseau, nous avons demandé, par courrier adressé au Président de SNCF Réseau en date du 10 octobre 2016 :

- que les consultations de la FNAUT régionale concernée et de la FNAUT nationale soient faites de manière officielle et concomitante,
- que le dossier de consultation élaboré par SNCF Réseau nous soit systématiquement transmis dans le cadre de cette consultation,
- que cette consultation soit assortie d'un délai raisonnable (deux mois seraient appréciables) pour que nous puissions transmettre notre avis,
- qu'un interlocuteur de niveau national nous soit désigné par SNCF Réseau pour être notre référent sur ces questions.

Pour compléter ces demandes, nous avons également proposé à M. Jeantet qu'une réunion de bilan annuelle soit organisée entre SNCF Réseau et la FNAUT afin de faire le point sur les consultations en vue de fermetures de lignes et plus généralement sur la consistance du réseau ferré national.