

## La maintenance des petites lignes

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. Il a 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. Cette procédure permettrait 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.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

## Sommaire

L'étude du CEREMA	pp. 2-3
Le rapport Gratadour	p. 4
Les guichets de petites gares	p. 5
La sauvegarde des emprises ferroviaires inutilisées	p. 6
Nouvelles de quelques lignes régionales françaises	p. 7
Réouverture de la ligne ferroviaire italienne Merano-Malles	p. 8

## « Petites » lignes et « petites » gares



Gare de Pont-Remy, Somme (MD)

Il est de bon ton de considérer que la desserte des petites villes et zones rurales ne relève plus du train : « les petites lignes, c'est ringard et ruineux ; et pourquoi pas ressusciter le réseau Freycinet du 19ème siècle ? ». Analysant trois lignes des Régions Centre - Val-de-Loire, Bretagne et Limousin, un rapport récent du CEREMA démontre qu'au contraire, une exploitation économique du train permet d'abaisser fortement ses coûts et d'élargir sa clientèle. Ses conclusions, accablantes pour la SNCF, confirment le point de vue que la FNAUT défend depuis des années : le créneau de pertinence économique du rail est largement sous-estimé. Il en est de même en ville : qui aurait dit que le tramway reviendrait dans des agglomérations de moins de 200 000 habitants ?

### Réduction des coûts d'exploitation et cadencement

En Suisse, les CFF ont compris que le cadencement des circulations exigeait des travaux préalables d'infrastructure. L'introduction du cadencement a donc été coordonnée avec la réalisation du plan Rail 2000. Un point crucial a concerné la durée des trajets entre points nodaux, que les CFF ont cherché à ramener à moins d'une heure afin de faciliter une exploitation en navettes cadencées à l'heure entre ces gares avec un minimum de matériel roulant, et de faciliter les correspondances. Les CFF ont ainsi amélioré les vitesses entre Lausanne et Berne, Bienne et Zurich, Zurich et Saint-Gall, pour obtenir des temps de trajet multiples de 30 minutes.

Ce pilotage des investissements par l'horaire permet de réduire les coûts de l'exploitation ultérieure malgré une fréquence élevée de l'offre et, en particulier, d'assurer la survie de petites lignes, dont les Régions redoutent à la fois les coûts de rénovation et d'exploitation.

Les CFF ont réalisé de sensibles économies sur les coûts unitaires d'exploitation :

en 1982, le nombre des trains x km a été augmenté de 20 % sans accroissement des coûts, la fréquentation du réseau et les recettes ont augmenté.

En Allemagne, dans le Bade-Wurtemberg, les contrats d'exploitation des trains régionaux, qui concernent des petites lignes mais aussi des axes plus importants, aboutissent à des coûts moyens de km x train compris entre 7,5 et 9 euros.

En France, la rénovation de la ligne Guingamp-Paimpol ramènera le temps de parcours de bout en bout de 1h01 à 48 min, ce qui est compatible avec une exploitation cadencée aux 2 heures avec un seul autorail (à moyens humains et matériels constants). Sur Morlaix-Roscoff, menacée de fermeture, le renouvellement de la voie (pour environ 40 millions d'euros) permettrait de ramener le temps de parcours de bout en bout de 47 à 22 min, ce qui rendrait une cadence horaire possible avec un seul autorail.

Jean Sivardière

# Les « petites » lignes ferroviaires : une étude du CEREMA

Gare de Paimpol, Côtes d'Armor (MD)

Selon un rapport récent du CEREMA relatif aux « petites » lignes TER, « Dans le monde rural, face à un mode routier très performant, la contribution publique aux trains régionaux paraît élevée en raison de la faible densité de la population desservie. Il subsiste cependant en France quelques lignes rurales présentant des modèles économiques originaux, qui ont réussi à maintenir des coûts bas et une fréquentation significative ».

L'étude Beauvais-KCW-Rail Concept de 2012, présentée dans FNAUT Infos 208 et 213, a concerné l'ensemble des 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 permet d'engendrer un cercle vertueux spectaculaire : hausse de la productivité de l'opérateur et innovations commerciales, baisse des coûts d'exploitation, augmentation des recettes, amélioration de l'offre, diminution de la contribution publique.

Grâce à la concurrence, 500 km de lignes et 300 gares ont été rouvertes en Allemagne depuis 2000, d'où un développement de l'emploi ferroviaire.

## L'étude du CEREMA

Alexis Vernier et Bruno Meignien, experts du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) se sont intéressés plus spécialement aux lignes TER desservant des zones rurales, donc à faible trafic potentiel ([www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/1643w-\\_Rapport\\_petites\\_lignes.pdf](http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/1643w-_Rapport_petites_lignes.pdf)).

Le but de l'étude du CEREMA était de comparer les gestions, les coûts et les niveaux de service de trois de ces « petites » lignes.

Les deux experts ont sélectionné trois lignes de voyageurs qui appartiennent à SNCF Réseau, sont intégrées aux réseaux TER de trois Régions différentes et sont exploitées par trois opérateurs différents. Elles desservent des territoires ruraux aux caractéristiques comparables.

### Valençay-Salbris

Située en Région Centre - Val-de-Loire, cette ligne dite du Blanc-Argent est à écartement métrique (FNAUT Infos 189). Ligne à voie unique de 56 km qui traverse la Sologne, elle est exploitée en sous-traitance de la SNCF par la Compagnie du Blanc-Argent (CBA), entreprise ferroviaire intégrée, filiale de Keolis depuis 1999.

Pour des raisons historiques (elle est issue des VFIL, Voies Ferrées d'Intérêt Local), ses règles d'exploitation économiques, adaptées aux faibles trafics, sont différentes de celles usuellement appliquées par la SNCF ; elle a été plusieurs fois amputée et sa fermeture a été évitée de justesse en 1969.

Elle dessert 3 zones urbanisées : Romorantin (agglomération de 27 000 habitants qui possède 5 établissements scolaires), Salbris (sur la ligne Orléans-Vierzon) et Gièvres (sur la transversale Tours-Vierzon-Bourges-Lyon). Les correspondances avec les grandes lignes sont assurées à Gièvres et Salbris.

### Carhaix-Guigamp-Paimpol

Située en Bretagne (FNAUT Infos 181) et seule survivante du réseau breton

(reconvertie à l'écartement standard), cette ligne à voie unique est exploitée par la CFTA, filiale de Transdev.

Entreprise intégrée, sous-traitante de la SNCF, la CFTA est chargée aussi de l'entretien et de la rénovation de l'infrastructure. Ses méthodes économiques, héritées du réseau breton, sont adaptées au faible trafic de la ligne.

La réouverture complète de la ligne après une longue période de rénovation est prévue en mai 2017.

Ses deux sections nord (36 km) et sud (53 km) sont connectées à Guigamp à la ligne principale Rennes-Brest.

Ses 3 pôles urbains comptent environ 7 000 habitants chacun et possèdent, au total, 14 collèges et lycées.

### Busseau-sur-Creuse - Felletin

Située en Limousin, cette antenne de 35 km de la ligne principale Limoges-Guéret-Montluçon-Lyon n'a jamais fait partie des VFIL, elle est exploitée par la SNCF elle-même selon ses méthodes habituelles, donc sans prendre en compte son faible trafic.

Les deux générateurs de trafic sont Guéret, agglomération de 28 000 habitants (préfecture de la Creuse), et Aubusson, sous-préfecture (3 600 habitants et 3 établissements scolaires).

## Les trafics

La ligne du Blanc-Argent est la plus circulée des 3 lignes étudiées, avec 8 allers-retours par jour ouvrable qui sont calés sur les rythmes scolaires des collèges et lycées de Romorantin, soit environ un train toutes les deux heures dans chaque sens.

Sur Carhaix-Paimpol, on trouve en moyenne 5 allers-retours par jour. Sur l'antenne Busseau-Felletin, il existe un seul aller-retour quotidien, qui quitte Felletin à 6h46 et Guéret à 18h21.

Logiquement, on trouve 25 voyageurs par train en moyenne sur le BA, 16 sur Carhaix-Paimpol et 13 seulement sur Busseau-Felletin (l'unique train quotidien circule pourtant en heure de pointe).

## La concurrence de l'autocar

La ligne du BA n'est concurrencée par aucun service d'autocar. Seule la ligne routière Saint-Brieuc - Paimpol concurrence la ligne Guigamp-Paimpol, mais les territoires traversés sont différents. La ligne Busseau-Felletin est concurrencée à la fois par des cars SNCF et départementaux Felletin-Guéret.



## Les méthodes d'exploitation

Les lignes du BA et Carhaix-Paimpol sont assez bien séparées du réseau ferré principal, la CBA et la CFTA en sont les seuls exploitants, ce qui autorise des méthodes plus souples que celles de la SNCF, qui doivent s'appliquer à toutes les lignes du réseau. La sous-traitance leur laisse plus de liberté, du moment que les exigences de sécurité de l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire) sont respectées.

## Horaires et fréquences

Les horaires des deux lignes sont établis en fonction de la demande (correspondances avec les trains de grandes lignes et desserte scolaire) et du temps nécessaire au train pour faire un aller-retour sur chaque ligne.

## L'utilisation de l'autocar

Sur les lignes TER exploitées par la SNCF, la pratique habituelle consiste à remplacer les trains par des cars aux heures creuses pour « faire des économies ». Mais cette pratique perturbe la clientèle, qui préfère toujours le train, et finit par la décourager.

Une fois le train acheté par l'exploitant, celui-ci a donc intérêt à le faire tourner au maximum au lieu de ne l'utiliser que pour deux allers-retours par jour, comme c'est le cas sur la ligne Morlaix-Roscoff (FNAUT Infos 239).

Sur la ligne du Blanc-Argent, au contraire, des autocars sont affrétés en sus des trains aux heures de pointe pour satisfaire la très forte demande des scolaires, ce qui permet d'écrêter les pics de fréquentation et d'optimiser l'utilisation du matériel ferroviaire disponible, donc de faire de « vraies » économies.

Ainsi, contrairement aux idées reçues, les autocars sont plus utiles en heure de pointe qu'en heure creuse.

## Le personnel

La CBA et la CFTA comptent moins de 100 salariés. Cette structure légère est adaptée aux attentes du marché local et des collectivités, favorise la réactivité et limite les frais de structure.

Les agents de ces deux lignes exploitées en affermage sont polyvalents. A la CBA, par exemple, un conducteur de train peut vendre des billets, assurer un petit entretien du matériel ou conduire un car sur d'autres lignes. Cette polyvalence facilite les roulements des personnels, ainsi que la gestion des congés et des périodes de crise.

## L'intégration infra-exploitation

Un point important est à relever : si, d'une manière générale, l'intégration de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation du réseau entraîne chez les exploitants historiques nationaux de nombreux effets

pervers, cette intégration est au contraire souhaitable dans le cas de petites entreprises ferroviaires, car elle diversifie les missions à assurer et favorise la polyvalence du personnel, comme on le vérifie en Suisse où les lignes locales sont confiées à des entreprises cantonales intégrées.

## Le matériel roulant

Des matériels légers (autocars sur rails) ont été utilisés autrefois avec succès sur certaines lignes VFIL, ainsi qu'en Allemagne (Schienenbus).

L'A2E ou « autorail économique à deux essieux » (conçu pour la conduite à agent seul) sur Carhaix-Paimpol entre 1990 et 2006, et l'autorail X240 sur Valençay-Salbris entre 1983 et 2015, ont repris ce concept.

Mais la SNCF a finalement renoncé à l'A2E malgré les faibles coûts de maintenance du matériel et de la voie (en raison d'une faible masse à l'essieu), consommation d'énergie comparable à celle d'un car, moindre coût d'achat.

## Les arrêts facultatifs

Seuls les principaux arrêts sont systématiquement desservis. Si un passager veut descendre à un arrêt facultatif, il le signale au préalable au contrôleur. Cette technique, courante en Allemagne, est très rarement utilisée par la SNCF (c'est le cas sur la ligne Saint-Gervais - Vallorcine), elle permet d'assurer une desserte fine du territoire et de gagner de la clientèle, scolaire en particulier.

En général, la politique de la SNCF consiste au contraire à réduire le nombre des arrêts en supprimant les arrêts ou haltes les moins utilisés.

## La clientèle

Sur le BA, 85 % des clients sont des abonnés, principalement des scolaires et des étudiants ; 33 % du trafic de la ligne Carhaix-Paimpol est un trafic scolaire, le trafic touristique est notable (38 %) sur Guigamp-Paimpol. Sur l'antenne Busseau-Felletin, concurrencée par les cars, les horaires ne conviennent ni aux scolaires, ni aux navetteurs, ni aux touristes.

## Le bilan financier

Les chiffres avancés par le CEREMA résultent parfois de calculs, qui ont pu être confrontés à des chiffres connus.

Les méthodes économiques utilisées sur le BA et Carhaix-Paimpol font que les coûts au train x km y sont nettement plus faibles que sur Busseau-Felletin : 9 euros par train x km contre 22 (6 euros sur Carhaix-Paimpol si l'A2E était encore en service). Hors péages, le taux de couverture des coûts par les recettes est de 8 % sur Busseau-Felletin, 22 % sur les deux autres lignes.



Gare de Felletin, Creuse (MD)

Enfin les coûts de maintenance de la voie y sont très inférieurs à ceux de SNCF Infra. L'excédent des péages par rapport aux coûts permettrait à RFF de financer leur renouvellement.

Le coût moyen du train x km (exploitation + infrastructure) est de 20 euros pour le BA et Carhaix-Paimpol contre 100 pour Busseau-Felletin.

Le coût moyen par train x km, ou par voyageur transporté, ne peut être abaissé qu'en augmentant le nombre de circulations, et non l'inverse. Bien entendu, le coût global augmente, mais pas linéairement, avec le nombre des circulations : le rail est une activité à rendement croissant et à coûts fixes élevés, le premier train coûte cher (voie, gares, personnel), mais le coût marginal des rotations suivantes est faible car, sur les petites lignes, elles n'induisent pas d'investissements de capacité : les trains sont mieux remplis en heure de pointe, mais les utiliser aussi en heure creuse ne coûte pas très cher.

### Deux conclusions du CEREMA semblent particulièrement utiles :

- l'exploitation économique des « petites lignes » ne permet pas de se passer de subventions publiques, mais elle ramène les déficits par voyageur dans des proportions proches de la moyenne observée sur les services TER des lignes plus importantes ;
- la raison première du maintien des lignes Carhaix-Paimpol et Valençay-Salbris est la captation de clientèle, l'exploitation économique n'étant que le moyen de la satisfaire à moindre coût.

### Selon le CEREMA, l'exploitation économique s'est peu répandue en France pour deux raisons :

- la SNCF ne souhaite pas étudier de nouvelles modalités d'exploitation supposant polyvalence du personnel et convention collective plus souple (elle s'est fortement opposée à l'idée du matériel léger soutenue par la FNAUT dans les années 1980) ;
- les flux financiers actuels font que l'exploitation économique n'apporte aucun gain visible, ni à l'exploitant, ni aux financeurs publics.

## Le rapport Gradatour

En 2007, Philippe Gradatour, X-Ponts alors en poste à la mission Stratégie du ministère des transports, a rédigé un rapport, malheureusement non rendu public mais que la FNAUT a pu consulter récemment, intitulé : « l'avenir des lignes ferroviaires peu circulées ».



Gare de Pont-Remy, Somme (MD)

### La tentation du transfert sur route

Les lignes peu circulées (UIC 7 à 9) totalisaient environ 13 600 km à l'époque, soit 46 % du réseau, et supportaient 6 % du trafic. Comme le notait déjà le rapport Rivier de 2005, ce kilométrage est particulièrement important en France, en comparaison de pays comme la Suisse, l'Italie ou l'Espagne : « il y a donc lieu de s'interroger sur la pertinence du maintien d'un trafic très faible sur un système conçu pour le transport de masse ».

La fréquentation du TER est très variable selon les Régions, tant en volume global que ramenée à la population, à la superficie ou au train. L'équilibre financier est difficile à assurer car, comme en transport urbain, le taux de remplissage des trains, structurellement faible en moyenne, varie beaucoup en cours de journée et d'année, les flux sont dissymétriques et le matériel doit être dimensionné pour encaisser les pointes de trafic.

Ce sont les lignes TER à fort trafic qui génèrent les plus gros déficits. Mais, comme le remplissage d'un train va de 26 voyageurs en Limousin à 91 pour la Picardie, c'est évidemment le Limousin, qui possède beaucoup de lignes peu circulées, qui a le budget par voyageur x km le plus élevé. La part de l'infrastructure dans le coût d'une ligne est d'autant plus fort que la ligne est peu circulée.

### Une orientation illusoire

Quand on lit les rapports de la Cour des comptes, on a effectivement l'impression que supprimer ces « petites » lignes résoudrait tous les problèmes financiers du système ferroviaire.

Or, comme le remarquait Philippe Gradatour, ces lignes ne représentent qu'une faible fraction du coût total du TER pour l'Etat et les Régions, environ 13 % (872 millions d'euros en 2007 sur 6 693) : compte-tenu des coûts d'exploitation de l'autocar, il estimait que l'économie réalisée en fermant au trafic voyageurs les 3 000 km de lignes supportant moins de 10 trains par jour ne serait que de 127 millions si on devait y maintenir le trafic de fret.

Une exploitation économique sur l'ensemble du réseau UIC 7 à 9 apporterait au contraire une réduction annuelle des coûts supérieure à 330 millions permettant, en moins de 30 ans, un renouvellement complet de l'infrastructure.

Pour appuyer sa thèse, M. Gradatour citait, outre celui de Carhaix-Guigamp-Paimpol, l'exemple de l'Allemagne et celui, moins connu, de l'Ecosse (la situation est analogue au Pays de Galles).

### L'exemple de l'Allemagne

« En Allemagne, les services régionaux, de compétence des Länder depuis 1994, sont mis en concurrence. Alors que la Deutsche Bahn reste l'opérateur dominant, il en est résulté une baisse sensible des coûts et un développement des services (+20 %) et de la fréquentation (+30 %).

Des mesures d'optimisation (cadencement, conduite à agent seul,...) ayant déjà été engagées par la Deutsche Bahn auparavant, les coûts sont très sensiblement plus faibles qu'en France.

Pour une offre sensiblement équivalente de l'ordre de 23,5 millions de trains x km, le budget 2007 du Schleswig-Holstein était de 150 millions d'euros (6,4 euros/train x km) contre 316 millions (13,5 euros/train x km) en Rhône-Alpes !

Les services train et autocar sont généralement coordonnés, les autocars venant en rabattement et en maillage de desserte, comme en Suisse et dans de nombreux autres pays.

Les opérateurs privés ont mis en place des structures plus légères (autour de 100 employés), proches du terrain, avec notamment du personnel polyvalent, du matériel adapté et un marketing de proximité. »

### L'exemple du Royaume-Uni

« Le Royaume-Uni a des lignes peu circulées dans des régions très faiblement peuplées comme les Highlands en Écosse. Il considère que du fait de l'attachement des populations à ces lignes, leur fermeture n'est pas envisageable, mais que par contre, il faut travailler à réduire les coûts et à développer les recettes, notamment en impliquant les populations locales à travers les Community line partnerships.

Les services ferroviaires sont exploités par des opérateurs privés mis en concurrence. Des méthodes d'exploitation très simplifiées ont été développées, permettant de baisser très sensiblement les coûts. »

## Le créneau du train est sous-estimé

Les « petites » lignes ferroviaires sont volontiers pointées du doigt pour leur coût élevé et leur trafic faible. Les exemples des lignes Valençay-Salbris et Carhaix-Paimpol, analysés par le CEREMA puis comparés à celui de la ligne SNCF Busseau-Felletin, montrent cependant qu'il est possible de conjuguer baisse des coûts de production et hausse des trafics et des recettes, et d'assurer ainsi la pérennité de ces petites lignes.

Les subventions publiques restent indispensables quel que soit l'exploitant, mais elles peuvent être diminuées spectaculairement. Les principaux leviers d'efficacité mis en évidence par le CEREMA résident dans une meilleure adaptation du référentiel de SNCF-Réseau aux petites lignes, une optimisation des moyens matériels et humains et la captation de trafics spécifiques selon le contexte local, notamment les scolaires et les touristes, grâce à une adaptation des horaires aux besoins. On peut envisager aussi la sortie de la ligne du réseau ferré national et son transfert à la Région, et la mise en concurrence des opérateurs.

La lourde structure de la SNCF et ses procédures trop uniformes de maintenance de la voie sont inadaptées à ces lignes dont le faible trafic ne peut absorber des coûts fixes importants. Ses pratiques commerciales sont inefficaces pour répondre de manière satisfaisante aux besoins locaux. L'absence de polyvalence nécessite un personnel important, régi par des règles nationales coûteuses. A l'opposé de la pratique actuelle de la SNCF, le matériel doit tourner sans cesse en cours de journée, des renforts en période de pointe pouvant être assurés en autocar sur tout ou partie du parcours.

Les conclusions de deux études indépendantes - l'étude Beauvais-KCW-Rail Concept de 2012 relative à la gestion de l'ensemble des trains TER, et l'étude du CEREMA focalisée sur l'exploitation des « petites » lignes - confortent donc les affirmations de la FNAUT concernant les lignes TER, et en particulier les « petites » lignes :

- contrairement aux idées reçues, ces lignes sont très utiles ;

- elles peuvent être maintenues en activité à un coût acceptable par les Régions ;

- avant d'envisager un transfert sur route, qui constitue une solution de facilité à courte vue, la gestion d'une ligne TER doit d'abord être adaptée, et encadrée par un Cahier des Charges défini par la Région, après consultation des associations d'usagers.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire et Jean Sivardière, vice-pdt de la FNAUT

# Guichet des « petites » gares : on ferme ?

Guichet de la gare de Bessèges, Gard, fermée depuis octobre 2012 (MD)

**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.

### • 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 mal-voyantes 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.

### • 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 de le trouver les jours d'affluence et il n'accepte pas certains 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.

### • 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 les opérations d'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.

### • 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, mal-voyants, illettrés ou allergiques aux nouvelles technologies.

Mais ils doivent être financés par les communes, n'acceptent pas certains 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 et 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...).



Distributeur automatique (MD)

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.

J-F Martinet, Dominique Romann,  
Christiane Dupart, Michel Lamy, J-F Hogu

# La sauvegarde des emprises ferroviaires inutilisées

## Fermeture

La fermeture d'une ligne (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 à tout trafic ferroviaire, voyageurs et fret, et autorise la dépose de la voie.

Cette désaffectation juridique conduit toujours à une nouvelle affectation de la voie ferrée (route, voie verte, constructions...) sur laquelle il sera toujours très difficile de revenir, non 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 juridiquement fermées.

## 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 ; la vente intervient ensuite. Mais un déclassement est toujours prononcé dans le but de permettre une vente déjà très sérieusement envisagée avant même la fermeture.

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 de la ligne, dépose de la voie, déclassement, vente) soient dissociées.

[Xavier Braud](#)



Fin de ligne en gare de Rolleville, Seine-Maritime (MD)

## La réaction de la FNAUT

A la suite des nombreuses actions contentieuses lancées par la FNAUT (FNAUT Infos 148, 159, 164, 186, 191, 239), SNCF Réseau sollicite dorénavant les associations de la FNAUT afin de recueillir leurs avis quand la fermeture d'une ligne est envisagée.

Ces consultations, facultatives, ne sont pas prévues par les textes actuels. Le Bureau de la FNAUT a donc été amené à fixer des critères d'acceptabilité des fermetures.

Si la ligne menacée de fermeture ne présente aucun potentiel prévisible de trafic voyageurs ou fret notable dans les décennies à venir, ou si elle ne permet pas de renforcer le maillage du réseau ferré, la FNAUT peut donner un avis favorable à sa fermeture. Dans le cas contraire, elle demande que trois conditions soient respectées.

SNCF Réseau doit s'engager à ce que la fermeture ne soit pas suivie d'un transfert de propriété. Seule la gestion de l'emprise doit être 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.

Enfin l'aménagement prévu sur l'emprise ferroviaire doit être réversible. Cette condition exclut l'implantation d'une voirie routière ou des aménagements industriels, commerciaux, agricoles ou immobiliers, mais elle est compatible avec la création d'une véloroute.

La FNAUT a signé une convention avec les collectivités territoriales concernées par la fermeture de la ligne Vitré-Fougères, garantissant la réversibilité des aménagements de la voie verte souhaitée par les élus : cet exemple de bonne pratique pourrait être généralisé.

## Auray-Quiberon



Gare de Plouharnel-Carnac, Morbihan (MD)

La desserte estivale du train Auray-Quiberon dit « tire-bouchon » est emblématique du retard français et de l'incapacité à mettre en oeuvre des solutions efficaces de desserte par transport collectif.

Si la presqu'île de Quiberon était située en Suisse, son accès automobile serait interdit aux non-résidents comme celui de Zermatt. Si elle était en Italie, ce serait une ZTL (zone à trafic limité). Si elle était en Scandinavie, il y aurait un péage à l'isthme de Penthièvre. Si elle était en Allemagne, la ligne Auray-Quiberon serait exploitée par train-tramway. Malheureusement, la presqu'île est en France...

Il faut renouveler la voie ferrée Auray-Quiberon et la prolonger, sur 1 km environ, jusqu'à l'embarcadere de Port Maria pour offrir une liaison sans rupture de charge d'Auray jusqu'au quai d'embarquement pour les îles (Belle-Ile, Houat, Hoedic). Une desserte multimodale de la presqu'île articulant parking, desserte ferroviaire et desserte fine par autocar est nécessaire.

[Pierre-Henri Emangard](#)

La mise en service de la LGV Le Mans - Rennes, qui met Auray à 2h30 de Paris, est pour les élus bretons l'occasion de développer le tourisme. Quiberon est actuellement relié (depuis 1985) à Auray, pendant les mois de juillet et août ainsi que certains week-ends de juin et septembre, par 10 allers-retours quotidiens du tire-bouchon en 45 minutes avec 5 arrêts intermédiaires et, toute l'année, par la ligne 1 du réseau des cars TIM (transports interurbains du Morbihan) qui assure une desserte plus fine en 1h15. Mais la voie ferrée (27 km) vieillit et sera inexploitable dans 5 à 10 ans, et la circulation automobile augmente. Seule la gare de Plouharnel-Carnac permet le croisement des trains.

Deux scénarios sont à l'étude :

- une rénovation de la ligne (à voie unique), un investissement de 22 millions d'euros (800 000 euros/km) et une exploitation toute l'année ;

- la conversion de la voie ferrée en voie routière pour un coût de 54 millions d'euros, et l'utilisation de bus électriques entre Auray et le port de Quiberon. Une solution plus « innovante », mais plus coûteuse, moins sûre, moins capacitaire, moins confortable...

## Le succès du réseau corse : un exemple à suivre

En 2011, lors du renouvellement de la délégation de service public (DSP) attribuée en 2001 à la SNCF, cette dernière proposait un devis à 51,2 millions d'euros par an, plus de deux fois plus élevé que les estimations initiales de la Collectivité territoriale corse (CTC), autorité organisatrice.

Les élus corses ont alors décidé de ne plus exploiter le réseau (qui compte 232 km de voies) en DSP et d'en reprendre directement la gestion par l'intermédiaire d'une Société anonyme d'économie mixte locale détenue en commun avec les deux agglomérations et les Chambres de Commerce de Bastia et Ajaccio. La SNCF ne détient plus que 15 % du capital de la société mais assure une assistance technique.

Les gares principales (Ajaccio, Bastia, Corte, Calvi), les gares secondaires, les haltes et leurs accès ont été rénovés. Quatre nouvelles haltes ont été créées en périphérie des grandes villes. Le matériel roulant a été renouvelé (12 autorails AMG 800 ont été achetés au constructeur CAF). La tarification a été adaptée pour encourager les déplacements des salariés par des abonnements mensuels incitatifs.

Après 5 ans de nouvelle exploitation des Chemins de Fer Corses (le contrat passé avec la CTC couvre la période 2012-2021), les résultats sont sans appel si on les compare aux résultats du TER sur le continent :

- l'offre a été densifiée de 30 % (en particulier entre Ajaccio et Bastia), passant de 771 000 km x trains à un million ;
- le coût du km x train est passé de 30 à 27 euros (une valeur en baisse mais qui reste en gros deux fois plus élevée que celle qui est observée en Suisse) ;

- le trafic est passé de 701 000 voyageurs annuels à 1,2 million, soit une hausse de 71 % ;

- le nombre des voyageurs x km a progressé de 35 %, du fait d'une offre principalement concentrée sur le périurbain de Bastia et Ajaccio et l'antenne de la Balagne (le trafic a triplé à Ajaccio) ;

- les recettes ont progressé de 30 % ;
- la contribution annuelle de la Collectivité corse est restée globalement stable autour de 20 millions d'euros ;

- la contribution annuelle par voyageur est passée de 29,1 à 17 euros, soit une baisse de 71 %, équivalente à la hausse du trafic !

Selon Jean-Baptiste Bartoli, directeur général des CFC, « pour les pendulaires comme pour les touristes, le train est devenu une véritable alternative à la voiture individuelle sur l'intégralité du territoire corse et à la portée de tous ».

## La ligne Nice-Digne

La ligne à voie métrique des Chemins de fer de Provence Nice-Digne (151 km) est encore propriété de l'Etat (FNAUT Infos 189). Longtemps exploitée par une filiale de Veolia dans le cadre d'une DSP, elle l'est, depuis 2014, par la Régie Régionale des Transports de la Région PACA. Le coût du km x train est de 18 euros.

Christian Estrosi, alors président du Conseil régional, a confirmé que 59,5 millions d'euros seraient bien consacrés à la ligne, dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région, par l'Etat, la Région, les deux départements concernés et la métropole de Nice - Côte d'Azur. Des protections hydrauliques, des parois rocheuses et des tunnels seront consolidés, les quais des gares seront mis aux normes et tous les aiguillages seront changés ; les auto-

rails SY seront remplacés par des rames CAF acquises d'occasion à Majorque ; 26,5 millions seront attribués à l'amélioration de la desserte de banlieue Nice-Colomars, dont le cadencement sera porté à 15 minutes en 2020.

Une 3ème ligne du tramway de Nice (7 km dont 3,3 km en tronc commun avec la 2ème) sera ouverte en 2020, elle desservira la gare CP de Lingostière.

Sur le territoire de la métropole, une tarification unifiée CP + transports urbains + cars du réseau Lignes d'Azur sera instaurée. Cette mesure, réclamée depuis 30 ans par le GECP (Groupeement pour l'étude des Chemins de Fer de Provence, membre de la FNAUT), amorcera la fin d'une concurrence train-autocar stérile pour les usagers et coûteuse pour le contribuable.

En 2016, le trafic a été interrompu à plusieurs reprises entre Annot et Digne en raison de travaux et d'incidents géologiques. Cependant, et malgré l'attentat du 14 juillet à Nice, la fréquentation a atteint 438 000 voyageurs (+ 6,6 %) : le trafic longue distance a diminué mais le trafic suburbain a augmenté. La ponctualité est satisfaisante (un point de croisement a été rétabli à Saint-Martin-du-Var) : 91 % des trains longue distance et 93 % des trains suburbains ont moins de 5 min de retard, un taux très supérieur à celui (82 à 85 %) des TER desservant la région niçoise.

Mais la Région s'apprête à démanteler la ligne Digne - Saint-Auban, débouché ferroviaire sur le Val de Durance dont la réouverture permettrait de rétablir les liaisons TER vers Grenoble/Genève supprimées en 1989 et d'en créer vers Avignon TGV. Tout espoir de voir un trafic de transit utiliser les CP disparaîtrait, ce qui confinerait définitivement la ligne à un rôle de desserte purement locale.

## La ligne du col de Tende



Gare de Breil, Alpes-Maritimes (MD)

La ligne internationale reliant Nice et Vintimille (Ventimiglia) à Coni (Cuneo) vit actuellement des moments difficiles et contrastés. Elle relie pourtant des bassins économiques et humains importants : le Piémont (4,5 millions d'habitants), la Provence-Alpes-Côte-d'Azur (5 millions), la province ligure d'Imperia

(230 000 habitants) et la Principauté de Monaco. Historiquement, ces régions ont toujours été très liées entre elles, ce qui entraîne des flux économiques et humains conséquents.

La réouverture en 1979 de la voie ferrée de la vallée de la Roya, coupée depuis la guerre, avait donc suscité de grands espoirs. D'autant que le rail dispose de beaucoup d'atouts sur cet axe, où aucune liaison routière ou aérienne performante ne vient le concurrencer.

Pourtant, même si des travaux vont être engagés, la coopération franco-italienne n'avance qu'à petits pas, la réécriture de la convention de 1970 est en panne et le retour de trains directs entre Nice et Turin n'est pas pour demain.

Peut-on espérer un minimum raisonnable pour mai 2018 : le retour de la vitesse de 80 km/h sur une partie de la ligne et des trains italiens plus nom-

breux entre Vintimille et Cuneo, cofinancés avec la Région PACA ?

Des cheminots, historiens, associations et usagers ont rassemblé leurs connaissances dans un Livre Blanc qui peut être téléchargé à partir du lien :

<http://www.ecomusee-breil.fr/Livre-Blanc27-04-2017.pdf>

Il renferme une partie historique, puis une présentation de la situation actuelle de la ligne (sous la responsabilité des deux corédacteurs Michel Braun et Michel Bouchard) et enfin de nombreuses contributions, dont celle de la FNAUT.

Les auteurs mettent en avant le nombre excessif d'intervenants (SNCF Réseau, RFI, SNCF Mobilité, les Régions Piémont, PACA et Ligurie, les deux Etats). Ils plaident pour une gestion décentralisée et unifiée de l'infrastructure et de l'exploitation des trains sur l'ensemble de l'étoile de Breil.

# La réouverture de la ligne italienne Merano-Malles



RegioExpress en transit à Mariengo (Trenomania.org)

Cette ligne de 60 km située dans le Sud Tyrol italien (Val Venosta ou Vinschgau) a été fermée en 1991 par les Chemins de fer de l'Etat italien (FS) avec une argumentation que nous entendons souvent en France (manque de fréquentation, pas d'avenir, coût d'entretien trop élevé...). Elle offrait alors une desserte squelettique de 4 ou 5 allers-retours quotidiens comme sur nombre de lignes régionales françaises.

La ligne a été rouverte en 2005 grâce à la pugnacité des collectivités locales qui ont su garder le cap malgré les habituelles oppositions : « trop cher, personne n'utilisera le train, tout le monde a une voiture... ». Elle est exploitée par l'opérateur privé STA Bolzano.



(Trenoaltoadige.bz.it)

D'emblée, c'est une offre ambitieuse à la suisse qui a été mise en place (un train par heure toute la journée de 5h à 23h), renforcée par un deuxième train semi-direct dans l'heure à certains moments de la journée.

Et c'est le succès : 1 million de voyageurs en 2005, 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour !

Le succès de cette réouverture est tel que le financement de l'électrification de la ligne et de l'achat de rames électriques plus capacitaires viennent d'être décidés. Le matériel thermique actuellement utilisé, moderne et performant, de type GTW Stadler (10 rames), va donc être revendu dès 2018.

Remarquable aussi a été le coût de la remise en état de l'infrastructure : 120 millions d'euros pour 60 km, matériel roulant compris. Pour mémoire la réouverture des 23 km de la ligne

Belfort-Delle (certes avec une électrification mais sans le matériel roulant) coûtera 110 millions. Cherchez l'erreur ...

Et le coût d'exploitation est de l'ordre de 7 à 8 euros du km (contre 20 euros ou plus en France) et 12 à 13 euros avec l'amortissement du matériel. Il s'agit d'une réalisation moderne, rationnelle et très automatisée, pour la commercialisation (distributeur dans les gares) comme pour l'exploitation (commande centralisée de l'ensemble de la ligne, conduite à agent seul...).

Ce qui est particulièrement intéressant, c'est qu'il ne s'agit pas d'un exemple suisse pour lequel l'on pourrait objecter que les densités de populations sont sans comparaison avec la démographie française et que l'approche culturelle est différente. Ici nous sommes en Italie, dans une région rurale, avec des localités d'une importance proche de celles rencontrées sur la ligne francomtoise Besançon - Le Locle dite ligne des Horlogers. A noter que la photo a été prise en heure creuse...

**Patrick Real, vice-président de la FNAUT Franche-Comté**



(Ferpress.it)



## Comment faire fuir la clientèle des petites lignes

Plusieurs techniques simples sont utilisées de longue date par la SNCF.

**L'augmentation des temps de parcours.** Sur Clermont - Saint-Etienne, la durée du parcours de bout en bout est passée de 1 h 53 min (hiver 2004-2005), à 2 h 38 min juste avant la fermeture de la ligne, fin mai 2016.

**Les horaires dissuasifs.** Lors des derniers services, il n'y avait plus qu'un aller-retour (AR) entre Clermont et Le Mont-Dore. Le train partait de Clermont à 13h08, arrivait au Mont-Dore à 14h37 pour en repartir quatre heures plus tard, à 15h41 !

**L'occultation de l'itinéraire direct au profit d'un itinéraire détourné plus coûteux impliquant l'utilisation d'un TGV.** Aussi bien aux guichets que sur le site internet de la SNCF, la relation Clermont - Nîmes est conseillée via Lyon et les TGV de la vallée du Rhône plutôt que par le Cévenol qui, lui, assure une relation directe.

**L'instauration d'une ou plusieurs correspondance(s) venant dégrader une relation antérieurement directe.** C'est le cas des relations entre d'une part Paris et d'autre part Marseille, Béziers, Aurillac ou Le Mont-Dore. Dans le premier cas, une correspondance supplémentaire a été instaurée par limitation du Cévenol à Nîmes.

Les transferts sur route des relations ferroviaires. Sur Clermont - Le Mont-Dore, on est passé des 3 AR en train qui subsistaient au service d'hiver 2011-2012 à un seul en décembre 2014, puis à zéro en novembre 2015 (fermeture de la ligne) ; sur Clermont - Saint-Etienne, on est passé de 5 AR en train, peu avant la récente fermeture, à un seul.

**Pierre Pommarel, Philippe Valériano, AUTA, Ass. des usagers des transports d'Auvergne**

Sur Lille-Metz, la SNCF impose des correspondances à Aulnoye, Hirson et Charleville : la relation est introuvable sur son site internet. Mais la SNCF propose une relation par TGV via Paris, trois fois plus coûteuse...

**Gilles Laurent, président, Union des Voyageurs du Nord**

### FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière  
 Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT  
 CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°257  
 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
 Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

**Abonnement 10 numéros :** Individuels : 19 €  
 Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 50 €  
 Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : http://www.fnaut.fr