Sommaire



Incendies, inondations, hausse du niveau des océans : face à ces signes inquiétants, la FNAUT attend du gouvernement, des élus et de l'Union européenne des décisions concrètes et rapides pour répondre à l'urgence climatique, en particulier dans le domaine des transports, grands émetteurs de gaz à effet de serre.

Ce bulletin montre qu'il est possible d'agir pour transférer du trafic routier sur les transports collectifs. Les pistes sont multiples : financer les investissements grâce à une fiscalité incitative, renforcer les dessertes locales, régionales, nationales et européennes, connecter les réseaux entre eux, mais aussi améliorer l'accueil et la qualité de service, et être à l'écoute des voyageurs.

intermédiaires, un doublement des trafics des TGV et des trains de fret en 2030. Même si, et il faut le regretter étant donné le rapport alarmant du GIEC, le transfert modal ne figure pas en toutes lettres dans le Pacte, il est évident que les buts affichés ne pourront être atteints qu'avec un passage des flux routiers vers le ferroviaire et les mobilités douces. La législation européenne va s'attaquer aux émissions des modes les plus polluants, dont les poids lourds, avec l'écologisation des redevances routières et l'application du principe « pollueur-payeur ». La déception peut parfois être au rendez-vous, comme lors de la révision du texte sur les droits des voyageurs ferroviaires, loin de nos attentes, mais, dans ce cas particulier, c'est l'Europe qui a perdu, et les Etatsmembres qui ont gagné...

dard du « Pacte Vert » qui prévoit une

Union européenne à 90 % neutre en

carbone en 2050, et, parmi, les objectifs

Michel Quidort, vice-pdt de la FNAUT ■

| Dossier Europe - La réforme ferroviaire britannique. Le voyageur gagnant ? | 2 |
|--|----|
| Internalisation des coûts externes routiers : les premiers pas | 3 |
| L'Europe finance les transports | 4 |
| Actualité - Services ferroviaires de voyageurs librement organisés | 5 |
| Nœuds ferroviaires métropolitains : prévoir une vision d'ensemble ! | 6 |
| Le coin du cycliste - Les cyclistes aiment les trains, certes mais | 7 |
| Actualité - Territoires et mobilités : découvrir l'IHEDATE | 8 |
| La Cour des Comptes s'inquiète pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs | 9 |
| Transfert par l'Etat de la gestion des lignes ferroviaires aux régions | 10 |
| Régions - Pas de gare au milieu des champs! | 11 |
| Vie de la FNAUT - 22 ^e congrès de la FNAUT | 12 |
| | |

Gare ferroviaire de Liège-Guillemins © Nikky Smolders - Pixabay



« Le gouvernement s'engage à conserver un rôle majeur au secteur privé et à ses capitaux pour développer le chemin de fer dans le futur. Il n'y a aucun romantisme de la nationalisation ». Le 21 mai 2021, le gouvernement britannique a annoncé par un livre blanc la fin du système des franchises, remplacées par des compagnies privées opérant selon des contrats de service et soumises aux spécifications et aux tarifs fixés par le gouvernement. L'Etat reprend donc en direct les commandes du transport ferroviaire, à travers une nouvelle institution : Great British Railways.

La pièce essentielle du dispositif

Great British Railways (GBR) est la pièce essentielle du dispositif: elle reprend les fonctions assurées jusque là par le ministère des Transports, en particulier le lancement des appels d'offres et leur attribution aux compagnies, ainsi que la gestion des contrats (subventions, pénalités, contrôle...). Le gestionnaire d'infrastructure Network Rail subsiste, mais est incorporé dans GBR. GBR définira les horaires des trains et la plupart des tarifs commerciaux applicables aux voyageurs. Dans le cadre des contrats de service, GBR prendra en charge le risque sur les recettes, jusqu'à maintenant assuré par les entreprises. GBR coopérera en outre avec les autorités organisatrices régionales pour coordonner l'ensemble des services. Enfin, GBR va planifier sur le moyen terme le développement du réseau. Une identité visuelle nationale traduira l'existence d'un réseau national unique et interconnecté.

Le mandat confié à GBR sera « d'avoir pour première mission de servir les intérêts des voyageurs et des clients du fret ». Autre obligation : améliorer l'efficacité du système, avec son corollaire, économiser chaque année 1,5 milliard de livres. GBR sera doté de puissantes divisions régionales pour concrétiser le dialogue avec les acteurs locaux, mais les grandes lignes seront définies au siège national. Point important: l'association Transport Focus - membre de la Fédération Européenne des Voyageurs - continuera à représenter les utilisateurs avec des compétences renforcées, dont celle de conseiller le Secrétaire d'Etat aux transports sur les priorités des usagers. Enfin, le régulateur Office of Road and Rail (ORR), juge de paix de l'ensemble, contrôlera les performances et l'efficacité du système ferroviaire, incluant la sécurité et les résultats opérationnels.

Des « contrats de service »

Les « contrats de service aux voyageurs » signés entre GBR et les entreprises ferroviaires leur feront obligation de se concentrer sur les priorités des voyageurs, assortie d'un intéressement à la croissance du trafic: un bon moyen pour susciter la qualité de service. Contrairement aux anciennes franchises, les nouvelles conventions seront coordonnées entre elles pour assurer l'intégrité du réseau national. Elles seront toutefois « sur mesure », en contenu et

Les franchises : le point de vue de Railfuture (membre de la FEV)

Ce qui a marché depuis la réforme de 1995 :

- +33 % de trains sur le réseau (21 000/jour avant Covid)
- 1 milliard de £ investi/an par le secteur privé
- Du nouveau matériel roulant, des douzaines de nouvelles gares, poursuite de l'électrification
- La meilleure part modale du chemin de fer depuis 1987 et doublement du trafic depuis 1995
- · Un réseau utilisé à son maximum
- Le réseau le plus sûr d'Europe
- · Le succès de la transformation du fret ferroviaire

Et ce qui n'a pas marché:

- Augmentation des tarifs de 48% en termes réels depuis 1987
- Inflation des coûts de production
- Mangue d'innovation (à part la carte multimodale sans contact Oyster Card dans la région de Londres)
- Peu de modifications dans l'organisation du travail, des grèves corporatistes
- Chute de la ponctualité due au trop grand nombre de trains sur le réseau



en durée, selon qu'il s'agit de réseaux suburbains, régionaux ou grandes lignes. Les compagnies disposeront d'une certaine liberté commerciale incluant un partage des recettes avec GBR, et les services en open access resteront possibles selon les capacités disponibles.

La dimension géographique et financière des contrats reflétera les besoins des marchés locaux et, selon le livre blanc, la concurrence entre opérateurs « pour le marché » (c'est-à-dire par appels d'offres) sera plus intense qu'elle ne l'était avec les franchises : leurs dimensions variées devraient attirer de nouveaux candidats - et des prétendants autres que les filiales de grandes compagnies privées britanniques ou d'opérateurs historiques continentaux. L'absence de risque sur les recettes pourrait aussi séduire de nouveaux prétendants.

Pour le fret, l'open access (ni subvention, ni droits exclusifs) restera la règle, ce modèle économique, selon le gouvernement, ayant bien réussi depuis la réforme ferroviaire de 1995. Freightliner (détenu par son management) en est l'opérateur principal, auquel se sont ajoutés d'autres entreprises comme EWS, filiale de DB Cargo.

Michel Quidort I

Les sept promesses du gouvernement britannique

- Garantir des services fiables et ponctuels
- Simplifier l'usage du train pour les voyageurs
- Redonner confiance dans les transports publics après la pandé-
- Assurer pour tous la sécurité et la sûreté du chemin de fer
- Conserver les meilleurs aspects du secteur privé qui ont contribué jusque là à la croissance ferroviaire
- Offrir des structures simples avec des responsabilités claires pour un chemin de fer efficace, investir dans la modernisation, partager la création de valeur avec le voyageur et le contribuable
- · Agrandir, et non réduire, le réseau : nouvelles lignes, nouveaux services, électrification

Internalisation des coûts externes routiers : les premiers pas



L'accord intervenu en juin 2021 entre les représentants des Etats membres de l'Union européenne en matière de tarification routière marque une étape importante dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et autres incidences sur l'environnement. Il devrait aussi apporter une réponse à la congestion routière. Rappelons que les objectifs du Pacte Vert prévoient une Europe neutre en carbone en 2050.

Dans l'Union européenne, la tarification routière reste un choix national et les Etats membres sont libres de l'introduire ou non. S'ils choisissent de percevoir ces redevances, ils doivent alors suivre certaines règles communes énoncées dans la Directive « Eurovignette », afin que l'imposition de ces redevances ne soit pas discriminatoire à l'égard du trafic international et n'entraîne pas de distorsion de concurrence entre les entreprises de transport. Ce dispositif va être progressivement revu.

L'accord de juin 2021 prévoit à l'avenir la mise en place d'un système de tarification routière combiné pour les « véhicules utilitaires lourds » (les camions) avec des éléments de calcul fondés sur la distance parcourue et la durée du trajet. Cette approche permettra la mise en œuvre des principes « pollueur-payeur » et « utilisateur-payeur ». Les Etats-membres conserveraient la liberté d'appliquer ces péages et droits d'usage à d'autres catégories de véhicules (utilitaires légers, voitures particulières...), mais pourraient en exempter certains autres (autocars).

Autre élément de l'accord : l'écologisation des redevances routières qui fera varier les redevances d'infrastructure et d'usage des véhicules en fonction de leurs émissions de CO2. Cette adaptation des péages fondée sur la performance environnementale s'appliquera d'abord aux véhicules lourds et pourrait ensuite être étendue aux utilitaires légers à partir de 2026. Les Etats membres auront l'obligation d'affecter les recettes provenant des redevances à des projets comme le réseau transeuropéen de

Prochaines étapes de l'accord : l'élaboration d'un texte formalisé reprenant les principes énoncés, qui sera ensuite présenté au Conseil des ministres européens des transports et au Parlement pour négociations de mise au point, accompagnées des inévitables compromis.

Quelques chiffres pour conclure et préciser les enjeux : le rail paye 79 % de ses externalités négatives, la route 45 % et l'avion 37 % (chiffres CE).

MQ I





Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe: des fonds pour les transports

Le programme du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) adopté le 7 juillet 2021 par le Parlement européen a débloqué quelque 30 milliards d'euros destinés aux transports, au numérique et à l'énergie pour la période 2021-2027. Le MIE financera les projets transeuropéens ferroviaires, les infrastructures de recharge pour carburants alternatifs et le déploiement de la 5G sur les axes de transport importants, projets à achever d'ici 2030.

Conformément au Pacte Vert européen, 60 % des fonds du MIE sont fléchés vers les projets contribuant aux objectifs climatiques de l'Union européenne: 23 milliards pour les transports, dont 10 milliards pour le transfert modal vers le rail, 5 milliards pour l'énergie et 2 milliards pour le numérique.

Lyon-Turin: 40 % financés par l'Europe

Le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin est co-financé à 40 % dans le cadre du programme Connecting Europe Facility (CEF). Cet instru-

ment financier européen est destiné à promouvoir la croissance, l'emploi et la compétitivité à travers des projets d'infrastructure précis, en particulier dans les transports. Selon la Commissaire aux transports de la Commission européenne Adina Valean, « le projet Lyon-Turin ne comble pas seulement une lacune entre la France et l'Italie, tout en permettant de transférer du fret routier sur le rail », mais assurera aussi « une liaison directe entre la Péninsule ibérique et l'Europe centrale ». A cet égard, il s'agit de l'un des projets emblématiques du Pacte Vert.

MQ I

La parole à Pro Bahn



Des standards de qualité pour les lignes ferroviaires de voyageurs internationales

L'association allemande Pro Bahn (membre de la Fédération Européenne des Voyageurs) souhaite que des règles communes de qualité puissent s'appliquer de manière concertée et cohérente aux lignes internationales européennes. Cette question a été évoquée lors d'un séminaire commun organisé le 26 juin 2021 entre la Commission européenne (DG Move), Pro Bahn et la Fédération Européenne des Voyageurs. Pro Bahn a souligné qu'aujourd'hui, le vœu d'un marché ferroviaire unique se heurte, non seulement à des obstacles techniques (matériels, changements de traction, signalisation...), que les spécifications d'interopérabilité émises

par l'Agence ferroviaire européenne s'efforcent de gommer, mais aussi à des compétences diverses entre les pays et à des priorités nationales parfois contradictoires. Certains Etats privilégient pour leurs grandes lignes les services librement organisés en open access, d'autres la contractualisation commerciale ou de service public. Enfin, le manque de données, ou le refus de les communiquer, handicape la création de services conformes aux attentes des voyageurs.

Pour Pro Bahn, la fourniture de services ferroviaires de qualité exige l'élaboration concertée de standards minimums, en particulier: la bonne connexion avec les services en correspondance dans les gares desservies, une durée du trajet limitée, l'horaire cadencé, la desserte de centres urbains plaques-tournantes des transports et le niveau de service à bord. Pour Pro Bahn, la balle est dans le camp des compagnies ferroviaires, qui doivent s'entendre pour développer l'attractivité des lignes internationales. Améliorer la qualité des relations transfrontalières passe aussi par une coordination entre gestionnaires d'infrastructure, qui doivent « penser Europe » et pas seulement marché intérieur, qu'il s'agisse d'harmoniser les redevances d'accès, dont le montant varie d'un pays à l'autre parfois dans des proportions vertigineuses, ou de s'entendre pour proposer des sillons internationaux «accélérateurs» du service, et ainsi minimiser le temps de parcours pour le voyageur. Autre sujet sensible et d'importance : l'harmonisation (et la réduction) des taux de TVA perçus sur les billets si l'on veut proposer des prix abordables, sachant que la politique fiscale reste une prérogative des Etats membres...

Pro Bahn évoque aussi la nécessité d'un suivi de la qualité de service offerte par les trains et son évaluation, ainsi que des pénalités sanctionnant, le cas échéant, les entreprises en cas de manquements. Si l'on peut partager les propositions de Pro Bahn, parfaitement justifiées pour développer les services ferroviaires internationaux, cette dernière perspective pose la question de savoir quelle serait l'autorité compétente chargée de ce suivi, et sur quels textes elle s'appuierait pour infliger les pénalités.

MQ I

Les attentes de la FNAUT

Depuis l'ouverture du marché national du transport ferroviaire de voyageurs, à compter du 12 décembre 2020, des projets, émanant notamment de Railcoop et de Thello, ont été notifiés à l'Autorité de Régulation des Transports et questionnent sur les attentes de qualité de service des services librement organisés. La FNAUT souhaite que les entreprises ferroviaires adoptent certaines bonnes pratiques afin de pallier la faiblesse de la protection des droits des voyageurs.

Information, tarification, vente

- Chaque entreprise ferroviaire doit publier les horaires théoriques de ses services librement organisés comme l'exige l'arrêté du 10 avril 2017.
- La politique tarifaire de l'entreprise ferroviaire et sa clarté sont des éléments clés de l'attractivité du transport ferroviaire. Elle doit permettre la diffusion de petits prix et une information claire sur les prix les moins chers sur une période donnée, permettant l'anticipation des achats. Si les tarifs relèvent du « yield management » (prix des trajets qui évoluent en fonction du temps et de la demande), l'entreprise ferroviaire doit appliquer les principes de l'information sur les prix dégagés par l'avis du Conseil National de la Consommation de janvier 2020.
- · L'entreprise ferroviaire doit indiquer clairement aux consommateurs les règles de classement et de sélection de ses offres.
- Concernant la réservation des trains, la FNAUT propose la généralisation de la réservation incitative, avec une réservation optionnelle associée à un train, ainsi que la possibilité d'achat de billets ouverts, d'une durée de validité adaptée au type de train.
- En plus des canaux de vente à distance, la possibilité d'achat à bord sans surcoût pour les liaisons à courte dis-

tance et à moyenne distance ainsi que des guichets physiques, au moins pour les gares d'arrivée et de départ pour les liaisons de longue distance et internationales, doivent être envisagés. Si des solutions de vente physique sont déployées dans d'autres lieux que les gares, elles doivent proposer les mêmes fonctionnalités qu'au guichet (échange, remboursement, conseils). De manière générale, la mise en place d'une application d'information et de vente en internet mobile est nécessaire, en raison de l'importance prise par ce canal de vente. Cette application doit comprendre notamment un volet d'informations juridiques et la possibilité de saisir le service client, par exemple en cas de retard ou de réclamation.

Oualité de service

- Les entreprises ferroviaires doivent aller au-delà des attentes essentielles des voyageurs en termes de qualité de service (propreté, prises de courant, wifi, toilettes).
- Elles doivent communiquer en temps utile les informations relatives à la voie de départ, à la composition du train et aux places réservées à bord du train. Le transport des vélos doit être effectif.
- L'information en cas de situation perturbée inopinée doit être assurée Enfin la saisine du service client doit être aisée, rapide et facile à trouver, quel que soit le support utilisé; les voyageurs doivent avoir un accès à un tableau de suivi de la progression de leur demande.
- · Pour améliorer les droits des clients, les dispositifs de dédommagement en cas de retard prévus par le règlement européen n° 1371/2007 relatif aux droits des voyageurs peuvent être améliorés sous deux angles : diminution des seuils de durée du retard déclenchant l'indemnisation et augmentation du pourcentage du prix du billet déterminant le montant de l'indemnisation. De même, le règle-

ment n° 1371/2007 encadre très mal les suppressions de trains. En cas de suppression, le transporteur ferroviaire doit systématiquement offrir le choix entre le reroutage, le remboursement du trajet ou un échange du billet sans qu'une différence de prix soit à régler par le voyageur. Le remboursement doit se faire par un versement en euros.

Accessibilité

Les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite doivent pouvoir voyager de façon autonome et sûre sans avoir besoin de présenter un quelconque certificat. Si le besoin d'assistance est formulé moins de 48 heures à l'avance (délai de prévenance prévu par le règlement européen), la FNAUT souhaite que la prise en charge soit malgré tout effective. Les informations doivent être accessibles à tous types de handicaps et il est important que le personnel soit formé et sensibilisé. Les opérateurs doivent garantir à titre gratuit une assistance lors de l'embarquement, du débarquement, des escales ainsi qu'à bord du train.

L'écoute des usagers

Enfin, l'entreprise ferroviaire doit mettre en place une gouvernance permettant l'information et l'organisation de relations institutionnelles avec les représentants nationaux et régionaux des associations d'usagers, sous forme d'échanges réguliers.

L'arrivée sur le marché de nouveaux opérateurs doit constituer un apport réel pour le voyageur, afin d'améliorer la qualité du service ferroviaire et de favoriser le report modal.

> Marc Debrincat, Jean Lenoir, Nina Soto et Anne-Sophie Trcera

Consulter l'étude complète sur le site web *de la FNAUT :*

https://www.fnaut.fr/type/etudes-et-debats



Le débat sur le prolongement de la LGV Rhin-Rhône et ses conséquences sur le trafic TER du nœud ferroviaire de la région de Mulhouse ont mis en évidence la difficulté de faire cohabiter sur les mêmes voies les trains rapides, les TER assurant les dessertes régionales et périurbaines et les trains de fret. L'arrivée de nouveaux services TGV monopolise en effet des sillons au détriment des services ferroviaires métropolitains qui sont nécessaires en raison de l'étalement des aires urbaines.

Il convient de ne pas opposer trafic régional et trafic national, l'expérience montrant que le TGV apporte des voyageurs au TER et réciproquement.

Ces difficultés ne sont pas propres au nœud ferroviaire mulhousien : des questions du même ordre se posent à Bordeaux, Toulouse, Lyon et Strasbourg, et dans de nombreuses autres métropoles. C'est la contrepartie de l'avantage du TGV par rapport à tout autre mode : il peut pénétrer jusque dans les gares centrales.

Des investissements indispensables

Le développement des services ferroviaires périurbains nécessaire pour développer une mobilité décarbonée dans des aires urbaines de plus en plus vastes, requiert des investissements importants. En effet, sauf en région Ile-de-France, les infrastructures ferroviaires n'ont pas été suffisamment développées au 20^e siècle et il est difficile, dans les conditions d'exploitation actuelles, d'insérer des services cadencés entre les TGV, les Intercités, les TER et les trains de fret.

Bernard Roman, président de l'Autorité de Régulation des Transports (ART), intervenant lors du conseil national de la FNAUT du vendredi 11 juin 2021 a insisté sur ce point : il est nécessaire de maintenir durant plusieurs années l'effort pour améliorer les infrastructures ferroviaires décidé dans le plan de relance national de 2021. Par ailleurs, SNCF Réseau doit relever le défi d'être un gestionnaire d'infrastructures efficace.

SNCF Réseau a déployé dans les différentes régions des plateformes de coordination services/infrastructure avec les parties prenantes externes (autorités organisatrices de mobilité, opérateurs, chargeurs). Ces dispositifs ont pour objectif de garantir la cohérence des projets d'exploitation ainsi que la capacité du réseau à répondre à l'ensemble des attentes. Ces plateformes, à l'exemple de celle du Grand Est, traitent des problèmes de coordination de toutes les activités : TGV, Intercités, TER et fret.

Les associations membres de la FNAUT peuvent cependant constater que la SNCF n'est pas force de proposition en la matière. Le turn-over des cadres de cette entreprise fait qu'un projet est mis en oeuvre au fil du temps par plusieurs directeurs ou chefs de service qui se mobilisent de préférence sur des projets à court terme.

Rôle des élus locaux et régionaux

La loi d'orientation sur les mobilités du 24 décembre 2019 prévoit que les régions et les métropoles peuvent s'entendre pour réaliser un « surcroît d'offre ». En réalité, il s'agit souvent d'une mise à niveau encore faible par rapport aux offres développées en Allemagne et en Suisse.

Concernant les projets d'infrastructure, il n'est pas forcément nécessaire de promouvoir une nouvelle gouvernance: les outils existent, comme le syndicat mixte, réunissant un conseil régional et des autorités organisatrices urbaines et permettant de lancer des projets avec les autres parties prenantes. Une forte volonté politique des élus régionaux et locaux est néanmoins indispensable pour faire aboutir un projet de développement des services ferroviaires périurbains : elle importe plus que les structures.

Des exemples régionaux

A Bordeaux, les projets qui s'étaleront entre 2020 et 2028 conduisent à diamétraliser les lignes Arcachon-Libourne (95km) et Langon - St-Mariens-St-Izan (82km), ce qui permettra une amélioration de l'offre sur l'ensemble de l'aire urbaine. La diamètralisation des services n'est toutefois pas obligatoire. C'est une modalité utile pour gérer la capacité (réponse technique) et faciliter l'accès à certains territoires (réponse commerciale).

A Strasbourg, la création d'une 4e voie entre Strasbourg et Vendenheim est rendue possible sur 8 km grâce à l'utilisation des emprises de la gare de triage de Hausbergen : l'opération s'échelonne sur 5 ans et coûtera 117 millions d'euros. A titre de comparaison, le grand contournement

autoroutier ouest de Strasbourg est estimé à 553 millions d'euros.

Une telle opportunité est cependant rare : dans la région lyonnaise, le renforcement des services en direction de Grenoble nécessite la réalisation d'une 3^e voie sur la partie de l'itinéraire entre Lyon et Saint-Quentin-Fallavier où les voies actuelles supportent les TGV Lyon-Marseille, les trains de fret et les TER. La région Auvergne - Rhône-Alpes dispose toutefois de moyens puisqu'elle financiers importants finance plus de 87% des travaux de la RN 88 (dans la région du Puy et d'Yssingeaux) qui se montent à 264 millions au total alors que l'Etat ne finance que 6,4% des travaux et le département de la Haute-Loire 6,2%. Or, les routes ne font pas partie de la compétence régionale!

Une coordination et une mobilisation à poursuivre

En conclusion, il est essentiel que les travaux des plateformes de coordination services/infrastructures se poursuivent et permettent de trouver des accords entre les différentes parties prenantes. L'arrivée de nouveaux services TGV à l'abord des métropoles peut être l'occasion de réaliser des travaux bénéficiant aussi aux services ferroviaires locaux. En effet, les projets de nouvelles lignes de TGV sont financés en partie par l'Etat et par l'Union européenne. A noter cependant que les riverains supportent de moins en moins les nuisances des travaux et s'opposent parfois à la réalisation d'aménagements d'intérêt collectif!

Pour les projets nécessitant des investissements, le développement des ferroviaires périurbaines dessertes nécessitera une mobilisation des associations, des élus politiques et des responsables du réseau ferroviaire durant de nombreuses années.

La FNAUT, de son côté, s'attache à promouvoir une vision d'ensemble des services ferroviaires alors qu'aujourd'hui, l'approche est souvent cloisonnée. L'année européenne du rail est l'occasion d'interpeller les élus régionaux et métropolitains à cet égard.

> **Alain Richner** Pilote du réseau Mobilité urbaine

Les cyclistes aiment les trains, certes mais...



Dans le cadre de « 2021 Année Européenne du Rail », la Fédération Européenne des cyclistes a réalisé une étude « Les cyclistes aiment les trains » sur la complémentarité Train + Vélo.

L'étude montre que, sur 69 opérateurs ferroviaires en Europe, 15 d'entre eux, majoritairement des trains internationaux ou à grande vitesse, n'acceptent pas les vélos non pliés ou non démontés!

On ne sera pas surpris d'apprendre que ces 15 opérateurs sont principalement les filiales grande vitesse de la SNCF: Eurostar, Thalys, Izy, Lyria, Ouigo, etc. La SNCF elle-même se classe quand même 20e malgré une offre très insuffisante en TGV, et des canaux de vente largement perfectibles pour les cyclistes (où elle est 35^e)...

Les bons élèves sont la Suisse (CFF qui offrent en moyenne 19 places par train grâce... à leurs anciennes voitures Eurofima !), la Belgique (SNCB qui a récemment amélioré son offre), l'Allemagne (DB, malgré son site uniquement en allemand pour les cyclistes et certains de ses ICE non équipés) et la Hongrie!

A noter le zéro pointé de l'Espagne (RENFE) et la Suède à l'exception de FlixTrain: ce sont les seuls pays d'Europe où il est impossible de transporter son vélo en train! En Norvège ce n'est guère mieux, le ticket vélo y coûte plus de 20 euros...

L'enquête concerne le vélo dans le train, mais aussi l'accessibilité

aux quais, la billétique, la souplesse d'organisation du trajet, les services « vélo » en gare (entretien, stationnement, locations...), etc.

L'étude s'appuie sur six indicateurs. Les deux plus importants sont le nombre de places disponibles pour les vélos dans les trains, et le système de partage de vélos dans plusieurs gares. Les suivants sont plus mineurs : coût du ticket de transport des vélos, nombre de canaux de réservation et achats de billets pour les cyclistes, nombre de langues possibles pour ces opérations, et fonctionnalité des sites web.

L'incapacité des opérateurs internationaux ou à grande vitesse à proposer des places aux cyclistes est intolérable, cela oblige les cyclistes à utiliser des trains régionaux bien plus lents et aux correspondances malcommodes.

Le chapitre « location de vélos » est particulièrement triste. Seuls 9 opérateurs offrent ce type de service intégré : Pays-Bas (un réseau disponible sur 300 gares !), Belgique (87 gares), Allemagne (50 gares) et Tchéquie sont en tête. Zéro pointé pour les 60 autres!

L'enquête conclut à la nécessité d'améliorer tous ces points noirs pour rendre facile l'emport des vélos dans les trains. Dans le contexte climatique actuel il devrait être simple et évident de combiner les deux modes de transport les plus respectueux de l'environnement!

Gilles Laurent (source : ECF)



L'Institut des Hautes Etudes d'Aménagement des Territoires, basé à Paris, fonctionnant en association avec Sciences Po et l'école des Ponts, est financé par des institutions publiques, collectivités, fédérations professionnelles etc...du secteur de l'Equipement. Depuis une vingtaine d'années, l'IHEDATE organise un cycle annuel de formation sur les enjeux de l'aménagement.

Pour la deuxième année la FNAUT a envoyé un auditeur à un cycle plus récent de l'IHEDATE : « Territoires et Mobilités ». Le thème en était « Bouger / décarboner, faut-il choisir? ».

Les auditeurs (33, dont 9 femmes) avaient des postes de responsabilité dans des organismes très variés : Régions et grandes villes, Ministère de l'Equipement, opérateurs, sociétés privées impliquées dans les nouvelles mobilités, un « usager », des syndiqués, et même la gendarmerie.

Les 5 sessions se sont déroulées, du fait de la pandémie, en visio-conférence, ce qui a réduit l'affinement des échanges et la possibilité de création d'un réseau. Chacune des sessions de 2 jours faisait intervenir une dizaine de professionnels. Les 5 thèmes étaient mis en relation avec la décarbonation : politique de la mobilité, mobilité dans les aires urbaines, gouvernance et modes de financements, déplacements longue distance, automobile et nouvelles mobilités.

Etait ensuite prévu un voyage sur trois jours pour une étude de cas, qui a pu se dérouler par groupe « in situ » sur le thème « mobilité en milieu rural ».

Une étude de cas

L'objet d'étude fut pour le représentant de la FNAUT la Communauté d'Agglomération de Saint-Dié des Vosges, 70 000 habitants regroupés en majorité dans la vallée de la Meurthe. Le maire en est David Valence, bien connu dans le secteur de la mobilité : il est également Vice Président de la Région Grand Est et Président du Conseil d'Orientation des Infrastructures.

L'objectif n'était pas de proposer des orientations ou des solutions mais de produire un rapport « d'étonnement ». Les priorités affichées par la collectivité se sont révélées moins la décarbonation de la mobilité que la mobilité des habitants en difficulté et l'élaboration d'un document opérationnel adapté à une collectivité venant de passer de 9 à 77 communes.

Si les déplacements externes à la communauté d'agglomération sont possibles par 3 lignes ferroviaires TER (vers Epinal, Nancy, Strasbourg) aux caractéristiques et dessertes limitées, les déplacements internes restent assurés en majorité par la voiture. Le réseau de transport urbain local vient d'être confié à Transdev, ce qui est l'occasion d'étendre un système TAD et de moderniser le réseau. La voiture partagée est beaucoup évoquée, plus que les possibilités du vélo et du VAE; des bouts de piste indiquent qu'on y pense, mais l'écosystème « mobilités actives » est à construire.

Un sujet à approfondir

Les exposés et échanges des sessions ont été assurés par des professionnels de haut niveau. Mais le cycle n'abordait guère le mode opératoire de la décarbonation, et le pilotage par les AOM. Les interventions permettaient de mesurer le retard français sur la question. Et il n'y a malheureusement pas eu d'intervenants étrangers capables d'informer sur les actions menées dans d'autres pays plus en avance.

Ainsi, pour la desserte en zone périurbaine et rurale, enjeu majeur du futur, le partage des voitures et les robots taxis semblent pour beaucoup plus attractifs qu'un système plus sobre articulant une meilleure organisation de l'urbanisation, du transport public et des modes actifs.

Conscient du travail restant à accomplir, l'IHEDATE intitule son cycle mobilité à venir : « Relancer ou décarboner ; qui a les clefs? » Avec cette introduction: Si le cap est clair - faire baisser drastiquement les émissions de CO2 du secteur du transport, responsable d'un tiers des gaz à effet

de serre dans le monde, tout en renforçant les solidarités territoriales et sociales - les trajectoires pour y parvenir restent floues. Comment diviser par 6 les émissions dues au transport pour atteindre la neutralité carbone en 2050, alors que ces mêmes émissions ont augmenté de 7 % depuis 1990? Comment mobiliser la société pour réussir cette prouesse, alors que la mobilité est une des conditions essentielles de la cohésion territoriale et sociale?

Le cycle futur devrait s'appuyer sur des sessions mettant l'accent sur la mise en musique par les Autorités Organisatrices de la Mobilité d'une mobilité moins « sale »...

> Dominique Romann, vice-président de la FNAUT

La Défenseure des droits dénonce la fermeture des guichets

Saisie par des usagers de difficultés concernant le droit à l'information et le principe de l'égalité devant les services publics, la Défenseure des droits a dénoncé, dans une décision du 28 juin 2021, les effets de la fermeture des guichets de gare sur l'accès au transport ferroviaire.

Elle recommande à la SNCF de limiter la suppression des guichets dans les gares, notamment TER; de mettre en place des distributeurs de billets ; d'informer clairement les voyageurs des barèmes de régularisation; de modifier les modalités de régularisation des voyageurs, les modalités actuelles apparaissant constitutives d'une inégalité de traitement des usagers; de rappeler aux contrôleurs que les voyageurs montés dans un train à partir d'une gare sans personnel doivent pouvoir bénéficier d'un tarif de bord.

La FNAUT considère que tous les points d'arrêts ferroviaires doivent disposer d'un distributeur de titres de transport (acceptant les billets en euro) ou, à défaut, d'équiper les trains de distributeurs.

Marc Debrincat, juriste de la FNAUT

Dans un rapport publié en avril 2021, les sages de la rue Cambon se montrent préoccupés par la gestion financière de Gares & Connexions. Cette société anonyme, filiale de SNCF Réseau, gère depuis le 1er janvier 2020, les 3000 gares françaises dont l'importance est très variable.

Son rôle consiste à apporter des services aux transporteurs et ses recettes sont assurées par deux redevances : l'une instaurée par l'autorité de régulation des transports (ART) est perçue pour chaque départ de train et l'autre librement négociée, provient des concessions des commerces en gare. Toutefois pour la Cour des Comptes la répartition des coûts entre ces deux activités est insuffisamment fiable.

De manière plus globale, la gestion de Gares & Connexions souffre de plusieurs faiblesses qui rendent son équilibre financier incertain. En particulier le classement en trois catégories des gares en fonction de leur trafic ne traduit qu'imparfaitement leur spécificité au regard de leur activité. De plus les services offerts aux transporteurs sont mal définis, variables d'une gare à l'autre et facturés également de manière différente dans une même catégorie.

Il en résulte que la qualité de service est insuffisamment prise en compte par Gares & Connexions car les indicateurs sont peu nombreux et peu pertinents, les objectifs peu contraignants et les incitations financières de peu d'effet pour cette société. Il en résulte une non incitation aux efforts de productivité.

Mais plus grave encore est le constat que Gares & Connexions ne peut que financer l'entretien minimal des bâtiments et le respect des obligations légales en matière de mise en accessibilité. Elle ne peut faire face à ses obligations en matière d'investissement qui vont augmenter dans le futur puisque son périmètre d'intervention vient d'être élargi (quais, passerelles d'accès aux quais et grandes halles).

L'insuffisance des subventions accordées par l'Etat est soulignée. Ce dernier se montre trop exigeant en demandant à Gares & Connexions de prendre en charge des bâtiments historiques surdimensionnés par rapport aux besoins de l'activité ferroviaire.

Il convient donc de réexaminer le modèle économique et de remédier aux faiblesses constatées. Cinq recommandations sont avancées:

- 1. Rédiger un cahier des charges des services obligatoirement offerts.
- 2. Transférer aux régions la propriété des gares utilisées par les seuls TER.
- 3. Fixer des redevances pluriannuelles sur la base d'un cahier des charges
- 4. Conclure avec l'Etat un plan de performance pluriannuel
- 5. Adapter le modèle économique pour améliorer la capacité d'autofinancement et accroître les subventions de l'Etat en sa qualité de propriétaire

Alain Roux, FNAUT Nouvelle-Aquitaine

La gare, le maire et la FNAUT

La FNAUT ne cesse de rappeler dans les médias et de nombreuses instances les problèmes de financement du système ferroviaire français. Auditionnée par le Comité d'orientation des investissements (COI), elle a notamment évoqué le rapport récent de la Cour des comptes sur les gares (cf. article ci-dessus).

En réponse à l'urgente nécessité de revoir le modèle économique des gares, la FNAUT propose simplement que la richesse issue du patrimoine ferroviaire qui est un bien national retourne au transport en affectant les produits des commerces, des opérations immobilières et des parkings au budget des gares. Trop simple, sans doute! Et surtout trop logique et équitable!

Une réaction exemplaire

En avril, la direction régionale des Gares Sud de SNCF Gares

& Connexions se félicite d'annoncer à Patrick Vigne, maire de l'Argentière-la-Bessée, l'installation prochaine dans sa gare de consignes automatiques Amazon pour le retrait de colis, « initiative tournée vers les attentes des usagers et des riverains ».

Début mai, la réponse du maire ne se fait pas attendre:

« Je m'étonne que le groupe public au nom duquel vous faites ce courrier et qui vient de voir ses caisses renflouées par l'Etat, donc le contribuable... décide de s'associer à une entreprise comme Amazon qui pratique l'optimisation fiscale à outrance...

A l'heure où les élus se battent pour le maintien des commerces de proximité, la SNCF donne des moyens supplémentaires à une multinationale qui détruit chaque année plusieurs milliers d'emplois sur notre territoire. Il me semble qu'avant d'envisager des partenariats avec des entreprises économiquement scélérates, la SNCF aurait tout à gagner en garantissant des dessertes de qualité...

Je tenais à vous faire part de mon sentiment qui me semble partagé par bon nombre de mes collègues maires...»

Il est évident que la FNAUT approuve largement ces positions.

Ces remarques peuvent s'appliquer de la « grande » gare du Nord à Paris à la « petite » - et pourtant indispensable pour le territoire - gare de l'Argentièrela-Bessée.

Comme de nombreux élus, la FNAUT plaide d'abord pour la révision du « modèle éthique » de Gares & Connexions qui est aussi de la responsabilité de la SNCF et de l'Etat. Le modèle économique viendra de luimême ensuite...

Jean Lenoir, vice-pdt de la FNAUT



Au moment où les conseils régionaux, nouvellement élus, tracent des perspectives d'avenir pour améliorer la mobilité, la décision de reprendre la gestion de certaines lignes d'intérêt local ou régional va être l'objet de débats, auxquels les associations d'usagers seront amenées à participer.

L'état des lieux

Le linéaire des lignes de « desserte fine du territoire » varie d'une région à l'autre, (Nouvelle-Aquitaine 1 650 km, Occitanie 1 429 km, Auvergne-Rhône-Alpes 1 271 km Grand Est 845 km). Majoritairement à voie unique (78 %) et non électrifiées (85 %), avec une signalisation principalement mécanique.

Le réseau est vétuste : 40 ans en moyenne pour la voie et les rails. Plus des 3/4 faisaient en 2017 l'objet d'un risque de limitation de vitesse ou de suspension de circulation. Le kilométrage de voies souffrant de ralentissements a quasiment doublé de 2009 à 2017 (de 1 500 à plus de 2 700 km). Dans les 10 ans à venir, plus de 40 % du réseau (6 500 km) sera concerné par des ralentissements avec risque de fermeture sur plus de 4 000 kilomètres.

Décret du 1^{er} janvier 2021

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019, offre aux régions la possibilité de se voir transférer la gestion des lignes ferroviaires d'intérêt local ou régionales à faible trafic. Les lignes concernées sont celles « où au moins 90 % de services réguliers de transport ferroviaire de voyageurs, au cours des cinq derniers horaires de service réalisés, étaient organisés par des autorités organisatrices de transport ferroviaire autres que l'État ». S'ajoutent à ces lignes actives les ouvrages sur lesquels aucun service de transport ferroviaire de voyageurs n'a circulé au cours des cinq derniers horaires de service réalisés.

Cadre d'application

Le transfert de gestion doit faire l'objet d'une convention entre les filiales concernées de la SNCF et l'autorité organisatrice de transport ferroviaire. La région ou le gestionnaire délégataire de service public (société de transport) doit définir l'identification de la ligne, le périmètre du transfert (en particulier les installations de service) et l'intention de recourir, ou pas, « à la mise à disposition » de salariés SNCF. Si des gares sont exclusivement affectées à la ligne choisie, la région peut demander le transfert de gestion des gares.

Pour le ministre des Transports Jean-Baptiste Djebarri, « ce décret marque la concrétisation de l'effort inédit de l'État pour sauver et revitaliser les petites lignes ferroviaires, avec un plan d'actions de 6,5 milliards d'euros dans les dix ans. Sur des liaisons telles que Nancy - Contrexéville dans le Grand Est, Tours - Loches en Centre-Val de Loire ou Montréjeau - Luchon en Occitanie, la mise en œuvre du décret permettra aux régions de disposer de tous les outils pour pérenniser, voire remettre en place, des services publics de transport sobres, fiables et durables ».

Financements

Malheureusement, le désengagement du financement de l'Etat sur le réseau ferroviaire depuis 40 ans n'est pas compensé par les annonces récentes. L'État, avec les collectivités, réunit 6,5 milliards d'euros sur 10 ans et mobilise

300 millions d'euros pour accélérer les travaux urgents dans le cadre du plan France Relance. Cinq protocoles d'accord sont déjà signés, avec les régions Grand Est, Centre-Val de Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bourgogne - Franche-Comté et Nouvelle Aguitaine. Nous sommes au devant d'arbitrages financiers douloureux. L'effort que devront faire les régions sera très important pour maintenir des circulations efficaces sur tout le linéaire des lignes de « desserte fine du territoire ». A l'exemple de Nouvelle Aquitaine (1,5 milliard d'euros d'investissement de l'Etat pour 1650 km sur 10 ans, 26 millions du plan de relance pour les travaux ferroviaires urgents), le compte n'y est pas!

> **Christian Broucaret** Pilote du réseau TER

Brèves

« Ils m'ont zappé »

Vendredi 30 juillet, un jeune paraplégique en fauteuil roulant rentrait d'un stage d'handi-voile dans le Morbihan. Le jeune homme avait réservé une place dans un train en gare de Lorient, avec prestation d'assistance pour l'aider à monter et descendre. Malgré cette précaution, il a raté son train pour Rennes: les agents de la SNCF ont oublié de le monter dans la voiture!

La SNCF a invoqué une erreur humaine exceptionnelle. Une mésaventure qui illustre les freins à la mobilité des personnes en situation de handicap.

Bien dit

Bruno Milenne, député MODEM des Yvelines : « ce n'est pas le prix des billets qui empêche nos concitoyens de prendre les transports collectifs, c'est l'absence de transports collectifs ».



L'AUT (association des usagers des transports - FNAUT Ile-de-France) a adressé au premier ministre une lettre ouverte pour protester contre la construction de la gare du triangle de Gonesse devenue inutile suite au retrait du projet Europacity.

La Société du Grand Paris (SGP) a lancé la construction de plusieurs lignes de métro, dont certaines sont très attendues des franciliens pour l'amélioration de leurs déplacements, notamment la rocade ligne 15. Mais, alors que les perspectives d'urbanisation du triangle de Gonesse restent totalement incertaines suite à l'abandon du projet Europacity décidé par le Président de la République, la SGP s'apprête à relancer dans les prochaines semaines les travaux de construction de la gare de la ligne 17 du Grand Paris express (GPE).

Cette décision paraît excessivement prématurée, rien ne permettant à l'heure actuelle d'affirmer que des constructions justifiant une gare seront réalisées dans ce secteur. L'emplacement de la gare étant actuellement situé au milieu des champs, celle-ci pourrait alors demeurer durablement isolée de toute construction, ce qui constituerait un gâchis d'agent public sans précédent.

L'AUT (Association des usagers des transports FNAUT Ile-de-France) demande le gel de tous les travaux de la ligne 17 au nord de l'aéroport du Bourget et notamment ceux de la gare du triangle de Gonesse, tant que l'avenir de cette zone n'a pas été totalement défini, d'autant que cette urbanisation est de plus en plus contestée.

Plus largement, la construction de la ligne 17 doit être réinterrogée dans son intégralité, et un débat public sur les besoins d'aménagement et de transports dans ce secteur doit être organisé:

• La ligne 17 prévoit de relier principalement Saint-Denis, le Parc des expositions de Villepinte et l'aéroport Charles de Gaulle. Or cette desserte est déjà assurée par le RER B dont il faut poursuivre la modernisation avec vigueur.

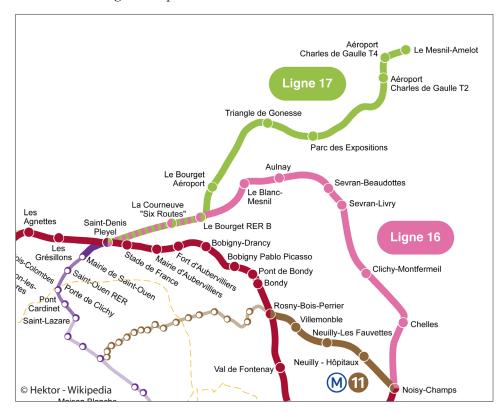
- La ligne 17 (hormis son tronc commun avec la ligne 16) desservirait une faible population. Les prévisions de trafic tablaient sur une fréquentation liée à plus de 40 % à celle de la gare du triangle de Gonesse. Cumulée avec l'incertitude sur le terminal 4 de Roissy, la rentabilité socio-économique de la ligne 17 n'est plus du tout établie.
- Pour répondre aux réels besoins de transport des habitants, notamment ceux du Val-d'Oise, les 3 milliards d'euros de la ligne 17 peuvent être

utilisés en tout ou partie pour financer d'autres projets moins coûteux et d'une bien meilleure utilité : bus en site propre, extensions du T11 avec desserte d'Argenteuil, gare de Saint-Denis-Pleyel pour la ligne H, etc.

Alors que de nombreux investissements pertinents dans les transports franciliens sont en manque de crédits, malgré le plan de relance, le gouvernement doit donner clairement la priorité aux projets les plus utiles pour la mobilité des franciliens. Il est désormais urgent de corriger les errements de l'Etat dans ce dossier depuis 10 ans.

Certes en mai dernier, Jean Castex n'a pas eu le courage de remettre à plat ce dossier mais la FNAUT reste convaincue que les jeux ne sont pas faits, tant les incohérences sont grandes.

Marc PELISSIER AUT-FNAUT Ile-de-France





Thème du congrès :

Contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile : le rôle des transports collectifs

Le 22^e congrès de la FNAUT aura lieu à Annecy, du 1^{er} au 3 octobre 2021. Notre évènement est **ouvert à un large public** concerné par les problématiques de la mobilité : usagers, représentants des opérateurs ou collectivités.

Le programme comprendra :

- des visites techniques (Lyon-Turin, Léman Express, visite multimodale) le vendredi après-midi;
- un débat avec des acteurs territoriaux : Grand Annecy, Annemasse Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes, CFF, transports publics genevois ;
- un grand débat Jean-Pierre Farandou, PDG de SNCF;
- l'attribution des prix Ticket Vert et Ticket Rouge de la FNAUT;
- des ateliers thématiques sur l'organisation de notre fédération.

Inscrivez-vous dès maintenant sur notre site dédié à l'évènement :

https://www.annecy-fnaut.fr

Renseignements sur le congrès : Fabrice Michel - 01 43 35 35 75



• 100 musiciens en colère

Il y a d'abord eu l'affaire des contrebasses au printemps dernier. Depuis, plus de cent instrumentistes en colère ont rejoint le mouvement et interpellé la ministre de la Culture et celui des Transports en pointant les difficultés à voyager par le train avec leur instrument. La pétition d'avril lancée par les contrebassistes a été rejointe par d'autres interprètes.

Si l'on peut en effet emprunter les trains de la SNCF avec sa planche de surf, son vélo ou ses skis, cela est impossible pour certains instruments qualifiés « d'excédent de bagage » et taxés comme tels par les contrôleurs, lorsque les artistes ne sont pas tout simplement invités à quitter le train.

Harpistes, violoncellistes, contrebassistes, ou encore joueurs de luth se rebellent contre une situation qu'ils qualifient, dans une tribune parue dans Le Monde du 25 juillet, « d'ubuesque et de kafkaïenne ». Et d'enfoncer le clou : « Pour les artistes, prendre le train avec de grands instruments est devenu plus stressant que de se produire sur scène ».

Un train pour connecter l'Europe!

Dans le cadre de l'Année européenne du rail 2021, la Commission européenne lance le train « Connecting Europe Express » entre le 2 septembre et le 7 octobre 2021.

Ce train itinérant traversera l'Europe et s'arrêtera dans quarante gares pour promouvoir les avantages du rail pour les passagers, le fret et l'environnement.

La Commission propose aux acteurs de promouvoir leurs services et projets en participant à cette initiative. À chacun des arrêts, des événements rassembleront le secteur ferroviaire, les autorités locales, régionales et de transport ainsi que le grand public, afin de discuter des avantages du rail.

Les villes françaises desservies par le train sont les suivantes :

- Hendaye: 4 septembre
- Bordeaux: 4 & 5 septembre
- Chambéry: 5 septembre
- Strasbourg: 6 & 7 octobre
- Paris: 7 octobre

Plus d'informations:

- Connecting Europe Express connectingeuropeexpress.eu
- Année européenne du rail europa.eu/year-of-rail

FNAUT infos - Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart Crédits photo: Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM) CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°291 - ISSN:0983-172 X Impression: TERRITOIRES - Consortium Coopérative

Avenue de la Plage - 86240 Ligugé Abonnement papier 1 an: Individuels: 19€ Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 € Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre 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

e-mail:contact@fnaut.fr Internet: https://www.fnaut.fr