

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Des incantations aux réalisations : combien de chemin à parcourir pour le train en France ?



Nous pourrions avoir le tournis devant le nombre d'annonces faites pour le retour du train dans nos territoires. Face à la déréglementation climatique, à la pollution sous toutes ses formes et à la crise énergétique, aux coûts humains et financiers croissants, les gouvernements mettent en place tant bien que mal des digues pour freiner la Catastrophe à venir. Que ce soit les ripostes à ces questions ou les mobilisations de la société, les mesures à prendre sont encore trop timides. Néanmoins, des nouvelles s'inscrivent dans les processus de décarbonation, avec le retour des trains de nuit, la mise en place des RER, la construction des dernières LGV, les avancées en matière de train léger ou l'injonction au développement du fret ferroviaire. Tout cela va dans le bon sens et ne peut qu'être encouragé. Pourtant, le soutien récent du

président pour les RER ou l'annonce faite par la Première ministre des 100 milliards pour le ferroviaire, sont loin d'être inscrits dans le marbre. Quand on voit les réseaux de RER dans des agglomérations bien moyennes en Suisse comme Fribourg (80 000 hb.), sans évoquer les RER de Genève, Lausanne, Berne, Bâle ou Zurich, le compte n'y est pas dans les métropoles françaises de province. Le retour des trains de nuit, au confort daté des voitures corail des années 1980, est bien poussif par rapport aux pays d'Europe centrale ou scandinaves. La réouverture encore très limitée de lignes par les régions, comme en Occitanie, ne doit pas nous faire oublier les politiques de transfert sur route et de déferrement, loin des beaux discours sur l'usage salvateur du train pour le climat. La fin de l'unité ferroviaire, avec l'apparition de segments étanches et

concurrentiels, TGV Inouï, TGV Ouigo, Intercités, TER et RER, couplée à une régionalisation certes bénéfique mais aux dérives nombreuses, sème la confusion pour des usagers qui seraient encore plus nombreux à prendre le train, si une unité tarifaire pouvait corriger ce paysage de plus en plus morcelé. Pourtant, il existe des grilles tarifaires très simples. L'abonnement demi-tarif des CFF, le KlimaTicket en Autriche ou dans une autre mesure le Dticket à 49 €/mois pour l'utilisation de tous les transports de proximité dans l'ensemble de l'Allemagne, constituent des signaux très forts pour que les souhaits deviennent des réalités au bénéfice des usagers et de l'environnement.

*Jean-Pierre Wolff,  
responsable de la rubrique  
Le Regard de la Fnaut  
dans La Vie du Rail*