

Trans Europe Infos N°10

mars 2022

PLAIDOYER DE 33 ACTEURS DU RAIL EUROPÉENS POUR ACCROÎTRE LA PART DU TRAIN

Dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne, la SNCF a organisé le 21 février un sommet ferroviaire qui a réuni des décideurs politiques européens et nationaux ainsi que des représentants de la société civile et du secteur ferroviaire. À cette occasion, 33 opérateurs et gestionnaires d'infrastructure ferroviaires européens ont signé un plaidoyer commun visant à mobiliser les acteurs du secteur ainsi que les pouvoirs publics



SNCF

européens et nationaux autour de l'objectif d'un accroissement de la part modale du ferroviaire pour lutter contre le changement climatique. Les entreprises signataires y présentent des engagements autour de quatre enjeux : attractivité des métiers du ferroviaire, développement durable, inclusivité et innovation, et appellent l'Union européenne et ses États membres à apporter leur soutien au développement du ferroviaire notamment par des investissements massifs dans le réseau : https://medias.sncf.com/sncfcom/rse/Plaidoyer-acteurs-europeens_FR.pdf.

L'ART PUBLIE SON ÉTUDE SUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Près de quatre ans après la publication de sa première étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, l'Autorité de régulation des transports publie une nouvelle étude thématique sur le sujet au moment où cette ouverture devient une réalité concrète. L'étude rappelle comment l'ouverture à la concurrence à l'étranger – en Allemagne, en Italie et en Suède par exemple – a bénéficié à toutes les parties prenantes, y compris l'opérateur historique. Le système ferroviaire français possède des réserves de capacité sur un réseau globalement moins intensément circulé que dans la moyenne des pays européens, y compris sur les lignes à grande vitesse, et présente ainsi un potentiel d'attractivité important. Afin de créer les conditions d'une ouverture à la concurrence réussie, l'Autorité formule 39 recommandations pour améliorer les conditions d'accès aux infrastructures essentielles, et aux données pertinentes pour l'attribution de services conventionnés : <https://concurrence-ferroviaire.autorite-transport.fr/>.

UNE NOUVELLE CAMPAGNE DE COMMUNICATION POUR TGV INOUI



La SNCF a lancé le 7 février une nouvelle campagne publicitaire pour son offre TGV INOUI. La campagne mettra davantage en scène le train, avec une action qui se déroule à bord des TGV INOUI, dans les gares ou sur les quais, avec des offres tarifaires visibles sur toutes les affiches. Portée par le slogan « Il y aura toujours un TGV INOUI sur lequel compter », la campagne se déroulera en affichage classique, en format digital et sur les réseaux sociaux de février à avril et en télévision en février et juillet.

LE RÔLE DU FERROVIAIRE DANS LA DÉCARBONATION DE LA MOBILITÉ

La Fondation Jean Jaurès a publié la contribution du Président de la SNCF Jean-Pierre Farandou à la réflexion sur les démarches qui doivent être entreprises afin d'atteindre l'objectif fixé par la France du Zéro émission nette (ZEN) en 2050 : <https://www.jean-jaures.org/wp-content/uploads/2022/02/fer-carbone.pdf>. Dans ce court ouvrage, Jean-Pierre Farandou propose de doubler la part du rail durant la décennie 2030, permettant ainsi de tenir les engagements de l'accord de Paris tout en favorisant l'innovation, la création d'emplois et le renforcement de l'excellence industrielle française. Pour mettre en œuvre une stratégie « fer contre carbone », il faudra développer les infrastructures pour décongestionner les centres régionaux et déployer des solutions pour la desserte fine du territoire, moderniser et digitaliser le réseau ferroviaire pour augmenter les volumes, améliorer les prix et les services au client, et inventer une nouvelle gouvernance qui associera les collectivités territoriales.

ACTUALITÉS DES PROJETS DE LIGNES NOUVELLES EN FRANCE

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, a signé le 28 février le protocole de financement relatif à la **ligne nouvelle Provence Côte d'Azur** avec SNCF et les collectivités territoriales concernées. Les phases 1 et 2 du projet, dont le montant total s'élève à 3,5 milliards d'euros, ont pour objectif de renforcer et de développer l'offre de trains sur le littoral méditerranéen de Marseille à Nice et la Côte d'Azur en passant par Toulon, notamment autour de ces grandes métropoles. Les travaux des phases 1 et 2 permettront en particulier de créer une gare TER / TGV à Nice-Aéroport et un réseau express métropolitain autour de Toulon, de réaménager les voies de la gare de Marseille Saint-Charles pour décroiser les flux de circulations Ouest et Est et faire circuler plus de trains, de créer une gare souterraine à Marseille Saint-Charles permettant la traversée des trains, et de proposer des dessertes cadencées pour une navette azurienne entre Cannes, Nice et Menton. Les premiers travaux sont programmés dès 2024.

Le Conseil d'Etat a débuté le 15 février son examen du plan de financement du **Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest** qui prévoit le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique (Paris-Bordeaux) vers Toulouse et Dax. Le chantier, estimé à 14,3 milliards d'euros, doit être financé à hauteur de 40% par des collectivités locales, 40% par l'Etat et 20% par l'Union européenne. Le tour de table a pu être bouclé après la décision de la région Nouvelle-Aquitaine d'apporter 225,6 millions d'euros de financement supplémentaire, sous la forme d'une avance, pour pallier le refus de certaines collectivités de la région (communautés d'agglomération Pays basque et Grand Dax, départements du Lot-et-Garonne, Gironde et Pyrénées-Atlantiques) de participer à la hauteur des montants initialement convenus. La décision du Conseil d'Etat ouvrira la voie à la création d'une Société publique locale réunissant les financeurs (l'Etat, l'Union européenne et les collectivités locales de la Nouvelle-Aquitaine et de l'Occitanie) ainsi que SNCF Réseau, afin de mener le projet à son terme.

