

# LE PROGRAMME

# PIRATE

Export réalisé le 15/09/2024

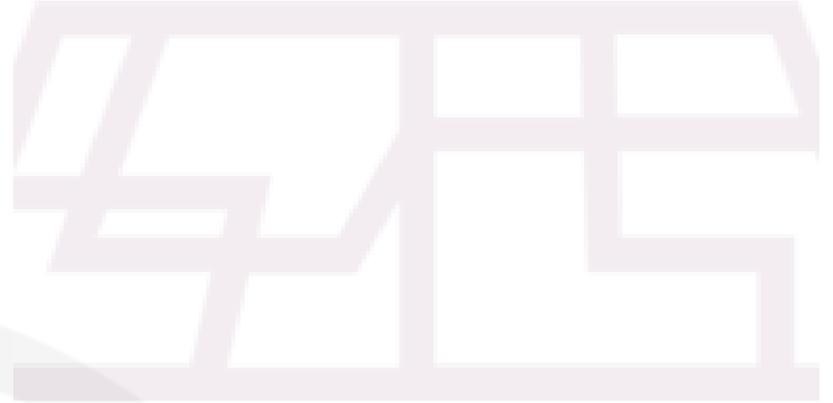
**NOS IDÉES VOUS PLAISENT ? PIRATEZ-LES !**



## SOMMAIRE

<b>Urbanisme et Transports</b>	.....	<b>3</b>
<b>Proposition 1 : Investir 1,5 milliards d'euros dans un parc moderne de trains de nuit</b>	.....	<b>4</b>





**URBANISME ET TRANSPORTS**



# PROPOSITION 1 : INVESTIR 1,5 MILLIARDS D'EUROS DANS UN PARC MODERNE DE TRAINS DE NUIT

Environnement, Transports

Au programme depuis Juin 2022

Il existe une pénurie de voitures de nuit à l'échelle européenne. Il y a besoin d'offrir des confort pour tous avec des sièges inclinables pour les « petits prix », des couchettes, et des voitures-lits avec cabines privatives « Premium ».

Cet investissement permettra :

- De rénover la totalité du parc Corail qui est de bonne qualité (100 à 150 voitures), dès 2021-2023.
- De construire 600 voitures neuves interopérables en Europe, pour mise en service dès 2024-2028.

La France est en retard pour les investissements dans le réseau ferroviaire par rapport à ses principaux voisins européens : 3 Md€/an par an contre 5 à 10 Md€/an en Allemagne, Royaume-Uni ou Italie (10ème sur 11 en investissement par habitant).

Maximiser l'usage du réseau ferroviaire permettra d'offrir des alternatives de mobilité bas carbone à tous, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret.

La convention citoyenne pour le climat demande un financement accru du ferroviaire.

Le train de nuit et le fret ont besoin d'itinéraires garantis sur 1000 km, de nuit, à travers des sections en travaux. Pour cela, nous proposons :

- De réaliser les travaux sur une voie, pour maintenir la circulation sur la voie adjacente. A la différence des trains de jour, les trains de nuit et le fret ne sont pas pressés : ils peuvent traverser les zones de chantier à petite vitesse.
- De réaliser plus de chantiers en interne, pour permettre ces chantiers sur une voie (le personnel en intérim n'est pas formé pour le niveau de sécurité nécessaire). Cela réduit les coûts et offre plus de flexibilité sur les calendriers de chantier.
- En cas de coupure des 2 voies, de réserver des itinéraires bis.
- De densifier l'usage du réseau permet de réduire les coûts unitaires : Le réseau est mieux amorti s'il est intensément circulé, de jour comme de nuit.

L'Autorité de Régulation des Transports (ART) exige une séparation comptable, ce que le groupe SNCF refuse de manière réitérée depuis plusieurs années.

En l'absence de séparation comptable, le groupe public peut par exemple surfacturer les prestations en France – où il est en position dominante – pour couvrir des investissements et des déficits à l'étranger ; ou l'inverse.

La SNCF n'est pas en mesure de lancer seule des trains de nuit internationaux. Les opérateurs ferroviaires autrichiens, italiens, suisses, allemands, tchèques, hongrois, polonais, suédois, hollandais et belges coopèrent pour lancer de nouveaux trains de nuit intra-européens.

L'État peut mobiliser son groupe public en vue de lancer des coopérations. Coopérer permettra de vendre des billets avec

des correspondances garanties entre les trains d'opérateurs différents. Les voyageurs pourront enfin réserver des combinaisons de trains pour traverser l'Europe sans stress.

Le site oui.sncf est en position dominante en France. Cependant, il existe d'autres acteurs privés vendant des billets. Nous souhaitons promouvoir les actions au niveau français et européen pour faciliter :

1. la vente de billets de manière unifiée au niveau de l'Union Européenne (billets internationaux ou locaux), permettant à des acteurs nationaux de vendre des billets d'autres pays sans complication légale ou tarifaire.
  2. la publication généralisée des horaires en opendata au niveau européen, afin que les compagnies nationales publient l'intégralité des horaires des trains circulant sur leur territoire, y compris les trains internationaux et ceux des sociétés concurrentes.
  - 3) la publication généralisée des tarifs en opendata au niveau français et européen.
- Actuellement, en France, l'accès aux tarifs est réservé aux vendeurs de billets, ce qui complique l'information libre des voyageurs.

Construire une législation européenne pour la vente des billets regroupant les organismes nationaux permettra la vente de tous les billets pour traverser l'Europe.

Le train de nuit est un service unique pour les territoires qui permet de :

- Relier les régions entre elles grâce à des liaisons « transversales » directes, là où aujourd'hui il existe une réelle carence de mobilité. - Offrir un nouveau service pour desservir les villes moyennes, souvent oubliées de la Grande Vitesse. - Offrir une circulation supplémentaire tôt le matin et tard le soir en milieu rural pour les trajets régionaux grâce à une voiture place assise pour le « cabotage ».

L'aviation est déjà la mobilité la plus rapide. Pour exister, elle n'a pas besoin d'être de surcroît la moins chère. Elle bénéficie de 7 Md€/an d'exonérations fiscales en France, ce qui lui permet de casser les prix sur les trajets de 700 à 1500 km et d'écraser le marché des transports terrestres (bus, covoiturage, train). Nous demandons la fin de cet avantage fiscal qui n'a plus de justification.

L'avion est la mobilité la plus énergivore et la plus difficile à électrifier. Il est temps de rééquilibrer la concurrence pour laisser émerger les alternatives.

D'abord, il faut réduire la TVA à 5,5% pour le rail.

Inclure une redevance « pollueur-payeur » sur l'aviation générera de nouvelles ressources pour financer les mobilités peu énergivores.

Préparer la transition sur les distances 700-1200 km : les liaisons aériennes pourront être supprimées si les trains de jour sont complétés par des trains de nuit pour couvrir toutes les plages horaires, avec des arrivées tôt le matin et des départs tard le soir.

Il faut également réorienter les subventions de l'aérien vers les trains de nuit modernisés pour la desserte des villes moyennes.

Un nombre croissant de voyageurs cherchent des billets moins chers plutôt qu'un trajet rapide. Le tourisme génère 49 % des trajets aériens. Réduire la pollution devient un critère de choix.

Une tendance émergente à promouvoir : Le tourisme local de qualité avec des destinations moins lointaines (France et Europe), atteignables en train de nuit et de jour. Le train classique offre des temps de parcours similaires à la route. Il va conquérir les voyageurs en étant compétitif en prix : « Le train classique au prix du covoiturage ! »

Sources : Site du collectif Oui au train de nuit : <https://ouiautraindenuit.wordpress.com/> Étude du développement de nouvelles lignes de train d'équilibre du territoire (TET) : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Rapport%20TET%20v18052021.pdf>