

AVIS 19/02

Mémorandum du comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires.

Avis approuvé le 25 juin 2019 en assemblée plénière du Comité.

INTRODUCTION :

L'amélioration de la mobilité et de la qualité de l'air ainsi que la lutte contre le dérèglement climatique constituent des objectifs sociétaux majeurs. Dans ces domaines, le transport ferroviaire présente des avantages importants par rapport aux transports routiers et aériens. Sa croissance et l'augmentation de ses parts de marché sont donc indispensables pour contribuer à relever des grands défis de demain. Le développement des chemins de fer doit aussi s'inscrire comme l'ossature d'un réseau de transport public dans le cadre d'une politique de mobilité intégrée, le train se combinant avec les autres modes de déplacement, offrant ainsi une solution globale de déplacement en ce compris les premiers et derniers kilomètres.

Dans le présent mémorandum adressé après les élections du 26 mai 2019 au futur gouvernement fédéral, le Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires formule ses principales recommandations concernant le transport ferroviaire national de voyageurs

LES ENJEUX PRIORITAIRES :

- Améliorer l'attractivité et l'efficacité de l'offre de transport :
 - o Accroître le niveau d'offre (fréquence et amplitude)
 - o Atteindre un taux de ponctualité nettement plus élevé
 - o Organiser la circulation des trains sur le principe des nœuds de correspondance
 - o Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité (PMR) aux gares, quais et trains
 - o Assurer la sécurité des voyageurs, de l'exploitation du réseau et de son approvisionnement en électricité

- Développer une bonne gouvernance en matière de politique ferroviaire pour assurer le développement d'un service public performant :
 - o Développer une vision à long terme pour l'évolution de l'offre et des infrastructures en vue de garantir un niveau ambitieux des missions de service public
 - o Renforcer le rôle du SPF Mobilité et Transports (direction ferroviaire) en lui attribuant un véritable statut d'Autorité Organisatrice de Transport
 - o Conclure des contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel pour les 10 années à venir
 - o Préparer sans délai la Belgique à l'ouverture du marché pour le trafic intérieur

- Assurer un financement pérenne des services de transport public :
 - o Adopter un cadre pour une tarification plus incitative et intégrée
 - o Respecter les engagements financiers adoptés
 - o Développer d'autres sources de financement

LES OUTILS À ACTIVER QUI SONT AUX MAINS DES POUVOIRS PUBLICS :

- Plan Transport SNCB 2020-2023
- Plan Transport SNCB 2023-2026
- Contrat de gestion SNCB
- Contrat de gestion Infrabel
- Plan pluriannuel d'investissement SNCB
- Plan pluriannuel d'investissement Infrabel
- Accord de coopération Etat-Régions

RECOMMANDATIONS :

Plusieurs des recommandations formulées par le Comité dans ce mémorandum figurent aussi dans des Avis émis par le Comité et disponibles sur le site Web du SPF Mobilité et Transports (Transport Ferroviaire > Comité consultatif > Avis).

1. AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ ET L'EFFICACITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT

1.1. Accroître le niveau d'offre (fréquence et amplitude)

Le Comité demande un développement de l'offre ferroviaire de base en vue d'atteindre à l'horizon 2025, sur la majorité des relations IC, S et L une amplitude horaire de 17 à 19 heures et une fréquence de deux à quatre trains par heure et par sens, selon l'importance de la clientèle (potentielle). Sur certaines relations, l'offre de base peut être moins étoffée notamment le week-end, tout en maintenant une amplitude horaire d'au moins 16 heures et une fréquence d'au moins un train par heure et par sens complétée les jours ouvrables par des trains supplémentaires entre 6 et 9 heures et entre 15 et 18 heures. Le Comité a détaillé ce qu'il entend par offre de base dans un avis de 2019 : Avis 19/01 « Evaluation des plans de transport 2014 et 2017 de la SNCB. Recommandations pour le plan 2020-2023 ».

Le Comité recommande à l'Etat de définir de la sorte l'évolution de l'offre attendue à travers des balises claires dans le contrat de gestion de la SNCB et dans le contrat de gestion d'Infrabel (évolution du réseau pour permettre d'assurer cette croissance de l'offre). Il invite les autorités compétentes à demander des plans de transport successifs ambitieux et à en assurer le financement.

1.2. Atteindre un taux de ponctualité nettement plus élevé

Le Comité souhaite que le niveau de ponctualité des services ferroviaires soit rapidement et durablement amélioré. Il demande que soit atteint un taux de ponctualité (avant neutralisation) de 92.5% dès 2020. Un taux de ponctualité supérieur a déjà été atteint par le passé.

La ponctualité des trains de voyageurs constitue le socle de la sécurité et de la qualité du service à la clientèle. Les réseaux dont les trains sont les plus ponctuels (chemins de fer suisses et japonais, par exemple) sont aussi les réseaux les plus sûrs.

La bonne ponctualité des services ferroviaires dépend de nombreux facteurs. Le Comité a remis un avis détaillé sur cette problématique en 2018 : Avis 18/03 « Ponctualité des trains de voyageurs du service intérieur et maîtrise des incidents ». Le Comité tient à souligner quelques éléments fondamentaux pour améliorer structurellement et durablement la ponctualité.

- 1) **L'état et la configuration du réseau ferroviaire** constituent des facteurs déterminants de la robustesse des plans de transport et donc de la fiabilité et de la ponctualité des services de train. La fiabilité des équipements de voie, de signalisation, d'alimentation électrique et de télécommunication, la configuration des gares (grills des gares, nombre de voies à quai et de garage), la localisation, le nombre et la longueur des voies d'évitement, l'espacement des signaux en pleine voie, l'intervalle entre les liaisons de prise de contrevoie et de reprise de voie normale, les itinéraires de détournement,... sont autant de paramètres qui nécessitent une anticipation des besoins et une collaboration étroite entre le gestionnaire de l'infrastructure et tous les opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret).

Le Comité recommande à l'État de veiller à ce qu'Infrabel et les entreprises ferroviaires (voyageurs et fret) définissent en concertation des normes claires concernant la configuration du réseau et à ce que ces normes soient appliquées dans les plans d'investissement d'Infrabel. Il rappelle l'impératif de fournir à Infrabel les ressources financières suffisantes pour renouveler et moderniser l'ensemble du réseau ferroviaire existant, selon ces normes définies, et ainsi de pouvoir répondre aux attentes des entreprises ferroviaires et de leur clientèle.

- 2) **Le personnel et le matériel roulant.** La préparation des premiers départs, les relais du personnel roulant en cours de journée, la connaissance de ligne des conducteurs de train, les temps de retournement des trains dans les gares terminus, la fiabilité et l'accessibilité du matériel et la compatibilité de celui-ci avec les temps de parcours prévus sont autant d'éléments qui participent à une bonne ponctualité du service.

Le Comité invite l'Etat à soutenir la SNCB dans sa modernisation en cours (simplification des procédures, entretien préventif du matériel, formation continue du personnel, management de proximité, ...) tout en veillant à disposer d'un personnel roulant en suffisance (recrutement anticipé, pool de réserves, ...). Le Comité recommande à l'Etat de veiller à ce que la SNCB acquière un matériel roulant standardisé, fiable, adapté aux services à fournir et qui répond aux normes d'accessibilité pour les PMR, et d'allouer à la SNCB le financement nécessaire pour l'acquisition de ce matériel.

- 3) **L'organisation des chantiers de maintenance et de modernisation de l'infrastructure, la conception des horaires, la maîtrise des risques, le traitement des incidents causés par des tiers et la gestion du trafic en temps réel** sont d'autres facteurs clés pour améliorer rapidement le niveau de ponctualité.

Le Comité recommande à l'Etat de prendre les mesures nécessaires pour améliorer fortement l'intensité et la qualité des collaborations entre le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret). Pour les incidents ou accidents nécessitant l'intervention des forces de l'ordre (en particulier les heurts de personnes, qui constituent une cause importante des retards et suppressions de trains), le Comité recommande que les services de secours, de police et les parquets conviennent en concertation avec Infrabel et la SNCB des principes de collaboration et des mesures à appliquer selon les circonstances en vue du rétablissement rapide de la circulation des trains.

1.3. Organiser la circulation des trains sur le principe des nœuds de correspondance

Le Comité insiste sur l'importance de développer une vision concertée de l'offre à moyen et long terme. Ce sont les plans de transport actuels et futurs qui doivent déterminer la configuration du réseau et les besoins en termes d'investissements (infrastructures et matériel roulant) et non l'inverse.

Le principe des nœuds de correspondance, aussi appelé le modèle de l'horaire intégré, est de définir les horaires des différents services de train – et plus largement des transports collectifs – de sorte à maximaliser les possibilités de correspondance en gare. L'objectif est de mettre en place un horaire cadencé symétrique et intégré, dans lequel des gares-nœuds sont définies, où se croisent de façon organisée les différents services de train, afin de faire profiter l'utilisateur de cette densité d'offre. Le Comité a exposé le modèle des nœuds de correspondance et la pertinence de son application en Belgique dans son Avis 17/02 « Vers un schéma d'exploitation des transports publics basé sur les nœuds de correspondance ». Les gares-nœuds sont appelées à devenir de véritables hubs multimodaux où une diversité de services de mobilité pouvant assurer les premiers et derniers kilomètres sont également présents (vélo en libre-service, service de voiture partagée, taxis locaux, ...).

Le Comité recommande à l'Etat de coopérer avec les autres entités afin de faire adopter le modèle de l'horaire intégré comme cadre de référence pour le développement de l'offre de transport public en Belgique et de l'inscrire dans les contrats de gestion des entreprises publiques. Il est impératif de juger de l'intérêt et de la pertinence des investissements ferroviaires au regard de leur contribution pour la mise en place d'un tel modèle lors de l'élaboration des plans pluriannuels d'investissement. De même, il convient d'imposer une mise à fruit progressive du modèle, à travers les plans de transport successifs (stratégie de migration). Le Comité recommande également à l'Etat de créer le cadre favorable pour le développement de partenariats permettant d'offrir aux citoyens une solution globale de mobilité de porte à porte.

1.4. Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité (PMR) aux gares, quais et trains

Le Comité demande que l'accessibilité universelle devienne une réalité évidente et garantie.

L'accessibilité universelle signifie notamment qu'une personne à mobilité réduite (PMR) ne doit pas rencontrer d'obstacles physiques tels que des escaliers, des bordures, une lacune trop large (horizontale ou verticale) entre le quai et le train ou un sol trop irrégulier, qui l'obligeraient à demander un accompagnement. Ce qui est encore souvent le cas actuellement.

Avec un accès de plain-pied, l'embarquement et le débarquement peuvent se dérouler plus facilement qu'avec des portes d'entrée étroites et surélevées. La moyenne d'âge de la population augmente, et avec elle le nombre de personnes qui ont des difficultés à se déplacer. Enfin, un accès de plain-pied contribue aussi à une plus grande sécurité (risque réduit de chutes lors de l'embarquement et du débarquement) et à une plus grande ponctualité. Toute amélioration profite à tous les usagers.

Un plan de mise en œuvre SMART des autorités compétentes et un plan d'action clair de la SNCB et d'Infrabel sont nécessaires, afin d'améliorer l'accessibilité autonome à long terme. Le Comité a détaillé les enjeux d'une meilleure accessibilité et a exposé ses recommandations concrètes dans son Avis 18/02 « Accessibilité des gares et des trains ». Tant que cette accessibilité autonome n'est pas assurée partout, des services d'accompagnement doivent bien évidemment être maintenus et même renforcés.

Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires

Le Comité recommande à l'Etat d'inclure dans les contrats de gestion des deux entreprises l'objectif de l'accessibilité universelle et de l'accès de plain-pied ainsi que l'obligation d'élaborer un plan de mise en œuvre. La SNCB et Infrabel doivent veiller à ce que dans chaque cahier spécial des charges relatif à l'acquisition de matériel roulant et à la modernisation des gares une accessibilité aisée aux quais et aux trains soit garantie et contrôlée, y compris l'accès de plain-pied entre ceux-ci.

L'information doit aussi être disponible pour tous les voyageurs. Les informations doivent être clairement communiquées de façon visuelle et auditive, en particulier lors de changements ou de situations imprévues.

Le Comité recommande à l'Etat de fournir des moyens financiers spécifiques et suffisants à la réalisation de cet objectif. Les coûts de l'accessibilité universelle ne peuvent pas être retirés aux budgets opérationnels et aux autres crédits d'investissement nécessaires au bon fonctionnement du système ferroviaire.

1.5. Assurer la sécurité des voyageurs, de l'exploitation du réseau et de son approvisionnement en électricité

Le Comité souhaite que la sécurité des services ferroviaires soit abordée globalement. Au-delà des investissements dans le système ETCS, il est important de garantir un renouvellement continu des infrastructures pour assurer un haut niveau de sécurité du réseau, sans tomber dans le travers d'une simplification excessive du réseau à des fins de sécurité (ex. suppression de tous les passages à niveau ou réduction du nombre de liaisons de prise de contrevoie et de reprise de voie normale). La sécurité passe aussi par la formation du personnel et la sensibilisation de tous. De plus, le Comité demande que l'approvisionnement en électricité soit assuré pour le fonctionnement des services ferroviaires, par le développement de sources de production renouvelables directement reliées au rail d'une part et par l'adaptation des plans de délestage lors des risques de pénurie d'électricité d'autre part.

Le Comité recommande à l'Etat de favoriser l'autonomie partielle du réseau ferroviaire en électricité (éolien et photovoltaïque dans les espaces ferroviaires) et d'adapter la liste des postes Haute Tension délestables et non délestables de manière à ce que les installations électriques d'Infrabel et de la SNCB soient toutes raccordées à des postes Haute Tension non délestables, et ce afin de garantir leur approvisionnement et d'assurer la continuité du trafic ferroviaire sur l'ensemble du réseau en cas (de risque) de pénurie d'électricité.

2. DÉVELOPPER UNE BONNE GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE POLITIQUE FERROVIAIRE POUR ASSURER LE DÉVELOPPEMENT D'UN SERVICE PUBLIC PERFORMANT

2.1. Développer une vision à long terme pour l'évolution de l'offre et des infrastructures en vue de garantir un niveau ambitieux des missions de service public

Le Comité rappelle la nécessité d'élaborer une vision de l'offre de transport public concertée entre l'Etat fédéral et les Régions. Le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) est un lieu de concertation à renforcer. De plus, les politiques en matière de mobilité et d'aménagement du territoire sont fortement liées et doivent être pensées en cohérence. L'offre de transport public doit être fortement développée qualitativement et quantitativement pour répondre aux défis sociétaux actuels.

Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires

Le Comité insiste sur la nécessité de mettre en place une gouvernance adéquate pour faciliter une collaboration étroite des différentes autorités organisatrices de transport public en Belgique, ainsi qu'avec et entre les différents opérateurs de transport collectif (interlocuteurs régionaux et locaux).

Le Comité recommande à l'Etat de préparer et d'adopter un accord de coopération pour accorder toutes les entités sur une vision commune, ambitieuse et concertée du développement des transports en commun en Belgique. Cette vision à long terme basée sur des projets de plans de transport et d'horaires intégrant les différents réseaux, doit dicter les priorités en matière d'investissements et être régulièrement mise à jour.

2.2. Renforcer le rôle du SPF Mobilité et Transports (direction ferroviaire) en lui attribuant un véritable statut d'Autorité Organisatrice de Transport

Le Comité souhaite que la définition de l'offre de transport public et de son évolution ainsi que les principes de coordination entre la SNCB et les sociétés régionales reviennent davantage dans le giron des pouvoirs publics. Le SPF Mobilité et Transports doit détenir l'expertise et les compétences nécessaires pour participer avec les administrations régionales à la définition des principes communs de l'offre de transport public en vue de garantir un niveau ambitieux des missions de service public. Il s'agit de déterminer les orientations stratégiques et tactiques de l'offre (comme le niveau d'offre souhaité et l'identification des nœuds multimodaux essentiels), tout en laissant aux opérateurs de transport la responsabilité des aspects opérationnels. Il incombe aux pouvoirs publics l'organisation du marché des services intérieurs ferroviaires, l'attribution des contrats de service public et le suivi de la réalisation de ces derniers, ainsi que leur évaluation. Par ailleurs, le SPF Mobilité et Transports doit également veiller à la cohérence des plans d'investissements ferroviaires et à leur adéquation avec l'évolution de l'offre planifiée.

Le Comité recommande à l'Etat d'attribuer à au SPF Mobilité et Transports le rôle d'Autorité Organisatrice du transport, à l'instar de ce qui se fait au niveau des Régions. Il demande à l'Etat d'allouer les moyens humains et budgétaires suffisants pour lui permettre de développer les compétences utiles afin d'assumer correctement ce rôle.

2.3. Conclure des contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel pour les 10 années à venir

Le Comité estime que la Belgique n'est pas prête aujourd'hui pour ouvrir le marché des services intérieurs de voyageurs à d'autres opérateurs. Les pouvoirs publics doivent d'abord définir plus précisément leur propre vision de l'offre de transport public et les services qu'ils souhaitent financer et proposer aux citoyens. Le Comité craint surtout qu'une ouverture du marché dès à présent conduise à une dégradation des services ferroviaires à la suite d'une coordination défailante des services confiés à des opérateurs différents.

Le Comité apprécie par ailleurs les améliorations que la SNCB a récemment apportées à son offre de transport et souhaite qu'elle poursuive sur cette voie. Il constate également que la réponse de la clientèle est positive puisque l'augmentation du nombre de voyageurs en service intérieur fut de 3,7% en 2017, de 3,6% en 2018 et qu'elle se poursuit au même rythme au début de 2019.

Le Comité recommande dès lors à l'Etat d'attribuer directement l'ensemble du marché des services ferroviaires intérieurs de voyageurs à la SNCB à travers un contrat de service public valable pendant 10 ans, comme le permet actuellement encore la législation européenne jusqu'en 2023.

Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires

Le Comité recommande de définir dans ce contrat de service public les services ferroviaires attendus de manière précise et des objectifs ambitieux assortis d'un financement adéquat, de sorte à soutenir la SNCB dans une amélioration de ses performances, et la préparer ainsi à l'ouverture du marché, qui sera tôt ou tard inéluctable, à moins d'un changement au niveau de la politique européenne. Ce contrat de service public doit faire l'objet d'une évaluation continue à travers des indicateurs précisément définis.

Le Comité recommande à l'Etat de conclure avec Infrabel un contrat de gestion sur 10 ans qui donne des lignes directrices claires d'évolution du réseau, en adéquation avec l'offre planifié à court, moyen et long terme. Des normes doivent y être définies concernant certaines caractéristiques du réseau de sorte à assurer un réseau fiable et offrant une souplesse d'exploitation suffisante pour un développement ambitieux des services ferroviaires (accroissement du niveau d'offre et amélioration de la ponctualité des trains). Ce contrat de gestion doit faire l'objet d'une évaluation continue à travers des indicateurs précisément définis.

Dans son Avis 16/02, le Comité a formulé ses principales recommandations concernant le contenu des prochains contrats de gestion entre l'Etat, la SNCB et Infrabel.

2.4. Préparer sans délai la Belgique à l'ouverture du marché pour le trafic intérieur

Le Comité souhaite que l'ouverture du marché, imposée par l'EU au-delà de 2023, puisse devenir une opportunité pour améliorer quantitativement et qualitativement les services ferroviaires intérieurs en Belgique. Cela exige dès à présent de préparer le SPF Mobilité et Transports et la SNCB. Le Comité demande à l'Etat de soutenir la SNCB dans l'amélioration de ses services à la clientèle et de ses performances en vue de pouvoir se positionner de manière concurrentielle dans un marché libéralisé. La Belgique n'a aucun intérêt à voir son opérateur historique dont l'Etat est l'actionnaire, sombrer dans un marché libéralisé pour lequel il n'est pas encore suffisamment préparé. Concernant le SPF Mobilité et Transports, il est indispensable que des personnes compétentes soient formées concernant l'application de la législation européenne et les procédures et modalités d'ouverture du marché (délai de publicité et de publication, rédaction de cahiers des charges, définition possible de lots, évaluation des offres, etc.). De plus, il est impératif de prévoir les procédures de collaboration et lieux de concertation qui seront nécessaires pour coordonner les prestations qui pourraient être assumées à l'avenir par différents opérateurs et ce afin de continuer à offrir aux voyageurs une offre globale de mobilité qui soit intégrée, tant au niveau des horaires que des tarifs. Dans le contexte d'un marché libéralisé, il faut également veiller à organiser une information aux voyageurs optimale et une tarification intégrée.

Le Comité recommande à l'Etat de mandater la Cour des Comptes pour la réalisation d'évaluations régulières tant vis-à-vis de la SNCB que du SPF Mobilité et Transports, afin de mesurer le degré d'avancement dans la préparation de ces organismes à l'ouverture du marché des services ferroviaires intérieurs. Il s'agira d'évaluer l'atteinte des objectifs assignés à la SNCB dans le cadre de son contrat de service public et sa performance sur base des indicateurs définis (tous les 3 ans au minimum) et en regard des benchmarks européens existants. Concernant le pouvoir fédéral, il convient de baser cette évaluation sur la mission qui aura été précisément confiée au Service Public Fédéral Mobilité et Transports (Direction ferroviaire), et qui devrait inclure d'une part la prise en main du rôle d'Autorité Organisatrice du Transport et d'autre part le développement de l'expertise et la préparation des procédures pour la réalisation des appels d'offres sur un marché ferroviaire libéralisé.

3. ASSURER UN FINANCEMENT PÉRENNE DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC

3.1. Adopter un cadre pour une tarification plus incitative et intégrée

Le Comité estime que les recettes tarifaires sont fondamentales pour le développement quantitatif et qualitatif des services ferroviaires. Il considère aussi que l'offre de tarifs peut être mieux adaptée aux différents motifs et habitudes de déplacements : dans ce but, la SNCB a notamment intérêt à développer des formules plus attractives pour les voyageurs qui se déplacent en « petits » groupes (2 à 5 personnes) et pour ceux qui se déplacent en semaine en-dehors des heures classiques d'affluence (notamment après 19/20 heures). Il rappelle aussi l'importance de maintenir des services de conseil personnalisé aux voyageurs pour les orienter dans le choix des titres de transport les plus adéquats (guichets accessibles, application et automates de vente « intelligents »).

Le Comité recommande à l'Etat de continuer à envisager les recettes du trafic des voyageurs comme une source importante de financement de l'offre de transport public. Il l'invite à maintenir des formules de gratuité ou de réduction qui soient ciblées vers des publics identifiés et qui fassent l'objet de compensations financières spécifiques, et à promouvoir les formules du type tiers-payant. Le Comité recommande d'inclure dans l'accord de coopération, qui sera conclu entre les entités concernant une vision commune de l'offre de transport public favorisant l'intégration des réseaux, un volet consacré à la mise en place d'une intégration tarifaire généralisée à l'échelle du pays (tarification multimodale).

3.2. Respecter les engagements financiers adoptés

Le Comité souligne la nécessité de respecter les engagements financiers adoptés par les pouvoirs publics. La vision de l'offre ferroviaire à long terme doit être assortie de perspectives financières de même temporalité. Le temps long inhérent aux investissements ferroviaires implique une visibilité et une stabilité financière, mais aussi des possibilités d'adaptation des budgets initialement prévus en fonction du coût réel des travaux en cours de réalisation. L'accroissement de l'offre de services ferroviaires demande des perspectives budgétaires fiables. Cela constitue le cœur d'une meilleure gouvernance de la politique ferroviaire.

Le Comité recommande à l'Etat d'étudier les meilleures modalités possibles pour améliorer la stabilité des financements dans le transport public ferroviaire (loi de financement du rail, fonds d'investissements ferroviaires, etc.). Il rappelle que le coût de l'inaction en matière de mobilité sera croissant vu les impacts négatifs du modèle actuel (changement climatique, congestion, santé).

3.3. Développer d'autres sources de financement

Le Comité estime opportun de réfléchir à d'autres sources de financement complémentaires aux recettes et aux dotations publiques afin d'assurer durablement la mise en place d'une politique ferroviaire ambitieuse. Le Comité pointe à titre d'exemples : la Suisse où les produits issus de la redevance poids lourds et de l'équivalent de nos accises sur les carburants sont en bonne partie directement affectés à la politique ferroviaire ; et la France avec le versement transport qui s'applique aux entreprises. Par ailleurs, le Comité estime que l'Etat, lui-même et au travers de ses entreprises publiques, devrait veiller à capter la plus-value foncière qui découle de ses propres investissements dans les gares et leurs alentours, sans pour autant compromettre les possibilités de développement de la capacité du réseau ferroviaire.

Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires

Le Comité recommande à l'Etat de profiter de la réforme attendue du régime fiscal des voitures de société pour prévoir l'affectation d'une partie des moyens financiers qui en découleront vers les transports publics. De même, il lui recommande de créer le cadre adéquat pour permettre la captation de la plus-value foncière par les pouvoirs ou les entreprises publiques lors de nouveaux aménagements financés par ces derniers.
