

# La Charte du Réseau #enTrain

## A/ Nos objectifs

Les membres du Réseau #enTrain veulent convaincre les décideur-euse-s public-que-s européen-ne-s, nationaux et régionaux de mettre en place **un investissement continu, stratégique, ambitieux et transparent** qui permette le développement du train<sup>1</sup>, notamment grâce à la modernisation des **infrastructures ferroviaires** au service d'**une mobilité sobre, partagée et propre** pour toutes et tous. Cette action en faveur de la santé publique et de l'équité des territoires s'avère **décisive et urgente** dans le cadre de la transition écologique en cours.

Cet investissement doit :

- trouver le financement nécessaire au maintien et à l'amélioration du réseau ferroviaire existant ;
- trouver le financement nécessaire à un développement du réseau ferroviaire favorable au report modal s'intégrant dans un système multimodal harmonisé ;
- veiller à la transparence du financement pour garantir une offre de transport ferroviaire ;
- fixer des objectifs clairs de report modal, les moyens d'y parvenir et clarifier les mesures nécessaires pour les atteindre ;
- assurer la coordination entre tous les acteur-ice-s impliqués (gestionnaires d'infrastructures et opérateurs ferroviaires, administrations, structures associatives d'usager-e-s) ;
- renforcer l'équilibre du transport ferroviaire entre les territoires ;
- augmenter la fréquence, l'amplitude et la régularité du transport ferroviaire ;
- faciliter l'accès au transport ferroviaire pour l'utilisateur (information sur les horaires, la billettique, les itinéraires, etc.) pour répondre au droit à la mobilité.

## B/ Notre communication

Dans sa communication à l'interne et à l'externe, le réseau #enTrain s'exprime de façon claire, factuelle et bienveillante afin d'améliorer ses chances d'être entendu.

- Parler de nous-même, témoigner des besoins d'usager-ère-s et de citoyen-ne-s avec comme objectif d'améliorer le système. Nous pouvons ainsi faire des propositions pour l'avenir en évitant de juger les actions passées et nous écartons toute attaque personnelle.
- Décrire les faits avec précision afin de renforcer notre légitimité.
- Présenter des propositions constructives et négociables, tout en étant ouvert-e-s au dialogue.
- Toutes les communications du réseau respectent l'ensemble des principes définis dans cette Charte.

---

<sup>1</sup> Particulièrement les trains du quotidien et les trains de nuit.

- Les membres sont libres de co-signer les communications qui leur sont soumises.
- Pour autant qu'ils partagent nos objectifs, les soutiens de structures non-membres du réseau #enTrain pour nos communications sont sollicités : chercheur-euse-s, associations, collectifs, syndicats, fédérations, etc.

## **C/ Notre fonctionnement**

- Le réseau #enTrain est international, non partisan, ouvert au dialogue et inclusif

Le réseau est ouvert à toutes les sensibilités politiques sans accueillir de partis. Nous sommes favorables au dialogue et inclusifs afin de mieux convaincre les décideurs, quelle que soit leurs opinions. Nous respectons le point de vue de l'autre sans nécessairement y adhérer.

- Le réseau #enTrain est indépendant

Nous sommes indépendants des syndicats cheminots, des partis politiques, des opérateurs de transports, des entreprises et des fédérations. Nous collaborons avec tous les acteur-ice-s et nous les encourageons à promouvoir les trains du quotidien et les trains de nuit. Aussi, nous recherchons des solutions qui peuvent être inédites ou originales.

- Accueil de nouveaux membres

Le réseau #enTrain peut accueillir de nouvelles structures associatives répondant aux critères de cette charte et l'acceptant. L'adhésion peut être refusée par une majorité des représentant-e-s des structures affiliées.

- Exclusion

Tout membre du réseau pourra se voir exclu s'il ne respecte pas cette Charte ou s'il cesse ses activités.

## **D/ Nos premiers positionnements**

- L'investissement dans les trains du quotidien et les trains de nuit prime sur l'investissement dans la grande vitesse.

Le réseau #enTrain considère que, pour atteindre ses objectifs, il est nécessaire d'investir massivement dans les trains du quotidien et les trains de nuit. Ceci pour trois raisons principales :

- ➔ les trains du quotidien et les trains de nuit permettent une meilleure desserte sur l'ensemble des territoires ;
- ➔ les trains du quotidien et les trains de nuit ont un plus grand potentiel de report modal puisqu'ils concernent avant tout les trajets pendulaires, d'achats, de services et de loisirs qui sont les causes principales de déplacements ;
- ➔ sans remettre en question l'existence des TGV, ceux-ci sont plus gourmands en énergie et de nouvelles lignes à grande vitesse seraient consommatrices d'espace au sol, grandement nuisibles à la biodiversité et peu soutenables financièrement.

- Pour des raisons essentiellement écologiques, de santé publique et de solidarité, l'investissement dans le ferroviaire prime sur l'investissement dans la route et dans le transport aérien afin de favoriser le transfert modal vers des modes plus sobres et plus propres. Nous sommes favorables à la décarbonation du matériel tractant.
- Nous sommes sceptiques vis-à-vis de la concurrence dans l'exploitation ferroviaire.

Le débat sur ce sujet est complexe. De notre point de vue, la concurrence dans le ferroviaire présente deux risques importants : premièrement, l'emprise des sociétés privées sur les lignes rentables et deuxièmement la fragmentation de l'offre. Ces deux éléments pourraient mettre en danger l'équilibre de l'accès à la mobilité ferroviaire sur l'ensemble des territoires et/ou rendre le système moins efficient. De notre point de vue, l'accès aux transports publics est un bien commun et les lignes les plus rentables doivent contribuer au financement des lignes déficitaires. Un système concurrentiel qui garantisse notamment cette solidarité pourrait nous convaincre.

- Nous ne nous prononçons pas en faveur de tel opérateur et réaffirmons le rôle des autorités publiques en charge des mobilités.

Le réseau #enTrain ne représente pas un opérateur en particulier. Néanmoins, nous sommes conscients de l'importance des opérateurs historiques pour l'avenir des réseaux ferroviaires et le développement des trains du quotidien et de nuit. Une action des autorités publiques en charge des mobilités reste indispensable pour offrir et développer une mobilité ferroviaire de qualité sur l'ensemble du territoire. Une co-construction démocratique avec les citoyen-ne-s est indispensable.

## **E/ Adhésion à la Charte**

Toutes les associations et les collectifs membres du réseau #enTrain confirment qu'ils adhèrent aux principes et aux idées décrites dans cette Charte par leur signature.