

FICHE THÉMATIQUE

Une politique du rail ambitieuse

Version du 15 octobre 2024

1. Les faits

Le train est vertueux pour l'environnement

- Avec un tiers des émissions carbone en France, le secteur des transports est le [principal émetteur de gaz à effet de serre](#) (GES) devant l'agriculture. Ces émissions sont en augmentation depuis les années 1990 (+5,5%). Le transport routier est à l'origine de la quasi-totalité des émissions tandis que l'empreinte carbone du ferroviaire est faible (1% des émissions de GES du secteur).
- Une multiplication par cinq de l'effort de réduction est nécessaire pour respecter la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Annuellement, cela correspond à une baisse des émissions de 3 à 4 Mt éqCO₂ sur la période 2021-2030 ([HCC](#)).
- De plus, le ferroviaire répond aux objectifs d'économie du foncier et de non-artificialisation des terres. Il permet des déplacements en masse et sans embouteillages sur une bande de largeur réduite.

Mais il reste sous-utilisé en France car l'offre n'est pas assez développée

- En 2022, le pourcentage de voyageurs utilisant le train n'est que de 10% (ART). La part modale de la voiture, elle, est de 80% (MTÉ).
- L'offre est disparate et insuffisante, surtout pour les transports du quotidien en régions. La France rurale et périurbaine est mal desservie et a peu d'alternatives à la voiture. 80% des circulations de trains de voyageurs sont concentrées sur 27% du réseau ferroviaire.

Le réseau est vaste mais les infrastructures sont vieillissantes et l'investissement public insuffisant

- 28 000 km de lignes ferroviaires sont exploitées en France aujourd'hui, contre 32 000 en 1999 ([MTÉ](#)). C'est le 2e réseau le plus étendu d'Europe derrière l'Allemagne. On compte 2700 km de lignes à grande vitesse (LGV), 15 000 km de lignes "classiques" et plus de 9 000 km de "petites lignes" ([SNCF](#)).
- L'âge moyen des voies est de 29 ans en France, contre 17 ans en Allemagne et 15 ans en Suisse. Sur les petites lignes hexagonales, cet âge moyen s'élève à 37 ans. Plus de 3000 km de lignes ne sont pas ouvertes à la circulation de voyageur-ses en raison de leur état.
- Plus de 100 gares et haltes ferroviaires ont été fermées depuis 2017.
- Ces 20 dernières années, les pouvoirs publics ont investi presque deux fois plus dans le développement du réseau routier que dans le réseau ferroviaire (Investigate Europe). La France est l'un des pays européens où l'investissement public par habitant-e dans le rail a été le plus faible en 2023 ([Allianz pro Schiene](#)) : l'État français investit 51€ par personne en 2023, contre 133€ au Danemark - où la densité et le maillage ferroviaires sont équivalents à certaines régions françaises.

Enfin, se déplacer en train coûte souvent trop cher

- La France est dans le top 3 des pires élèves en Europe en ce qui concerne la tarification, derrière le Royaume-Uni et l'Espagne (Greenpeace).
- Entre 2022 et 2023, le prix des billets de train a augmenté de 8% ([INSEE](#)).
- Les billets de train sont en moyenne 2,6 fois plus chers que les billets d'avion. Sur le trajet Paris - Valence (Espagne), par exemple, les billets de train sont en moyenne 8 fois plus chers que l'avion (Greenpeace).
- Le billet plein tarif TER est peu incitatif pour un voyageur seul, voire dissuasif pour des groupes ou des familles. Dans ce cas, le coût du train est supérieur au covoiturage.
- Le coût des péages ferroviaires ne favorise pas le développement de l'offre et pèse sur le prix des billets. Le prix facturé aux opérateurs par le gestionnaire de l'infrastructure (SNCF Réseau) est parmi les plus élevés d'Europe. Il représente 40% du prix des billets des trains grande vitesse ([Public Sénat](#)). Entre 2023 et 2024, le prix des péages ferroviaires a augmenté de 8% ([ART](#)).

2. La politique sous Emmanuel Macron

- En 2018, l'exécutif a fait voter un **"nouveau pacte ferroviaire"** inspiré [du rapport Spinetta](#). Il prévoyait notamment de nouveaux investissements sur des lignes déjà exploitées, la disparition du statut de cheminot pour les nouvelles embauches, le changement de statut de la SNCF en une société anonyme à capitaux publics ainsi que l'ouverture à la concurrence en 2019 pour les trains régionaux (TER, Intercités, Corail...) et en décembre 2020 pour les TGV.
- En 2019, **la Loi d'orientation des mobilités (LOM) met l'accent sur les transports du quotidien plutôt que sur les grands projets** (entretien des réseaux existants, désaturation des grands nœuds ferroviaires, développement de Services Express Métropolitains, etc.).
- Début 2023, suite [aux recommandations du COI](#) (Conseil d'orientation des Infrastructures), la Première ministre Elisabeth Borne annonce **un plan ferroviaire évalué à 100 milliards d'euros d'ici 2040** ([Public Sénat](#)). Un an plus tard, cette promesse n'est pas honorée.
- En juin 2024, le Président de la République annonce la création d'un **Pass Rail à 49€** "sur le modèle allemand". **Mais ce Pass Rail n'est pas comparable avec son modèle.** Le DeutschlandTicket est un pass mensuel pour tous, valable toute l'année et intégrant tous les trains à l'exception des grandes lignes. Le Pass Rail français, lui, s'applique seulement à la période estivale, aux jeunes (16 à 27 ans) ainsi qu'aux trains régionaux et Intercités, sans inclure les transports urbains.

3. Notre ligne politique

Le train doit devenir attrayant et accessible pour tous les revenus, quel que soit le lieu où l'on habite. Ce moyen de transport est bon pour le climat, il doit aussi l'être pour le pouvoir d'achat partout sur le territoire national. Développer l'offre ferroviaire - que ce soit en termes de fréquence, d'amplitude horaire, de fiabilité, de correspondance et d'intermodalité - c'est aussi libérer les citoyen·nes d'une dépendance au tout-voiture dont les nuisances ne sont plus à démontrer (stress, fatigue, poids du coût des carburants, pollution, étalement urbain, etc.).

Sur ce dossier comme sur d'autres, le gouvernement Macron n'est pas à la hauteur. Il multiplie les promesses d'investissements massifs qu'il ne tient pas. Pour les Écologistes, **ce statu quo budgétaire est un sabotage environnemental et social.** Il entrave l'engouement populaire pour le train et la nécessaire révolution des transports du quotidien.

Nous, Écologistes, visons le doublement des mobilités en train d'ici 2030, tout en diminuant les inégalités d'accès - qu'elles soient sociales ou territoriales.

4. Les explications

Des investissements trop faibles et mal orientés. Le réseau français classique est en mauvais état du fait des politiques “tout TGV” menées ces dernières décennies. Les investissements ont été fléchés sur ces quelques lignes au détriment de toutes les autres. Il est donc urgent d’accélérer la régénération et la modernisation de l’entièreté du réseau. L’indispensable maintien en bon état des voies sert également la stratégie de doublement du fret ferroviaire, lequel rencontre actuellement de nombreuses difficultés. Cette question fera l’objet d’une fiche spécifique.

L’infrastructure ferroviaire doit être financée par un fléchage de la taxe carbone et par l’impôt, à l’image de la route (hors concessions autoroutières) et par la redirection des budgets destinés aux nouveaux projets autoroutiers, et à certains projets de LGV. Nous réaffecterons également les rentes abusives des concessionnaires d’autoroute vers les mobilités écologiques.

La question du coût de production. Nous voulons refondre le système de tarification de l’usage du réseau en diminuant et en forfaitisant le prix des péages ferroviaires. Cette mesure permettra une baisse du prix des billets et incitera les régions à développer l’offre. Nous souhaitons fixer une somme globale permettant de prendre en compte l’ensemble des coûts, y compris d’investissement du gestionnaire. Cela correspondrait à un forfait de circulations en roulement optimisé. Au-delà, tout train supplémentaire serait taxé à hauteur du seul coût direct d’exploitation, soit environ 20% du coût du sillon “de base”.

La qualité du service. La régularité de la desserte (fréquence, nombre de trains et amplitude horaire) est un facteur déterminant en termes d’attractivité. Il s’agit d’instaurer un cercle vertueux avec des trains suffisamment nombreux pour créer une dynamique de fréquentation et donc de recettes. C’est pourquoi les Écologistes souhaitent instaurer le cadencement intégral à l’échelle nationale comme l’ont déjà fait les Allemands, les Belges, les Suisses et les Néerlandais.

Et pour faciliter l’accès aux réseaux de transport collectif (Intercités, trains régionaux, périurbains régionaux, cars et réseaux urbains), **nous souhaitons créer un Ticket-Climat intermodal et inter-régional.** Le tarif de cet abonnement doit être simple à identifier, adapté aux capacités contributives des utilisateur-ices (tarifs sociaux ou gratuits partielles applicables aux publics précaires, défavorisés, jeunes et seniors) et aux besoins de financement dans les mobilités.

5. Nos propositions

→ Nous demandons a minima **6,5 milliards d'euros d'investissement en 2025** dans les infrastructures de transport, via l'agence de financement des infrastructures de transport (AFIT). L'arrêt des investissements dans les projets d'infrastructures routières serait une source de financement. Le seul projet de contournement autoroutier d'Arles est estimé à 800 millions d'euros.

→ **Instaurer une loi de programmation pluriannuelle du ferroviaire** pour :

- accélérer la régénération et la modernisation du réseau ferré
- commander massivement du matériel roulant pour les trains de nuit (+voitures adaptées aux vélos) et relancer 15 nouvelles lignes d'ici 2030
- assurer le financement des Services Express Régionaux Métropolitains (RER métropolitains) et leur coordination avec les autres modes de transport
- adopter un moratoire contre la fermeture des petites lignes et établir un calendrier de réouvertures
- augmenter l'accueil humain et construire des parkings-vélos dans les gares

→ **Créer un "Ticket-Climat"** interrégional et intermodal (trains, transports urbains, vélos et voitures en libre service). Garantir des tarifs accessibles et des mesures de gratuité ciblée (jeunes, précaires, etc) dans les transports publics et baisser la TVA sur la tarification des transports en commun à 5,5%. Abaisser les frais de péages ferroviaires pour une diminution des prix du billet pour les passagers, et des coûts de transport de fret.

→ **Élaborer un grand projet de cadencement** coordonné entre l'État, les régions et l'ensemble des autorités organisatrices. Il s'agit d'aboutir *a minima* à un cadencement à l'heure partout en France. La priorité devra être donnée aux lignes nationales et interrégionales.

→ **Garantir l'accès aux transports aux personnes en situation de handicap.**
Les schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services publics seront rendus opposables selon les recommandations de la Cour des comptes. Les normes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite seront étendues en garantissant une assistance en gare quand elles en feront la demande. Du nouveau matériel roulant sera acheté pour garantir l'accessibilité y compris pour les trains de nuit.

6. Pour aller plus loin

- [Motion](#) "Pour un financement des transports publics à la hauteur des enjeux écologiques, sociaux et financiers" (avril 2024)
- [Motion](#) "Pour un écosystème des mobilités autour du ferroviaire : des trains réguliers du matin tôt à tard le soir" (juillet 2023). La notion de cadencement est centrale dans cette motion.
- ["Le renouveau écologique du ferroviaire"](#) (30 pages) Document élaboré par le Groupe de travail ferroviaire en 2021-2022.
- [Catégorie ferroviaire](#) sur le site de la commission Transports & Territoires.
- Notes du groupe de travail ferroviaire : 1/[Ticket Climat](#), 2/[fin de la concurrence déloyale de l'avion](#), 3/[cadencement de l'offre ferroviaire](#) 4/[trains de nuit](#))
- ["Livre blanc"](#) - 10 étapes pour améliorer le système ferroviaire français