

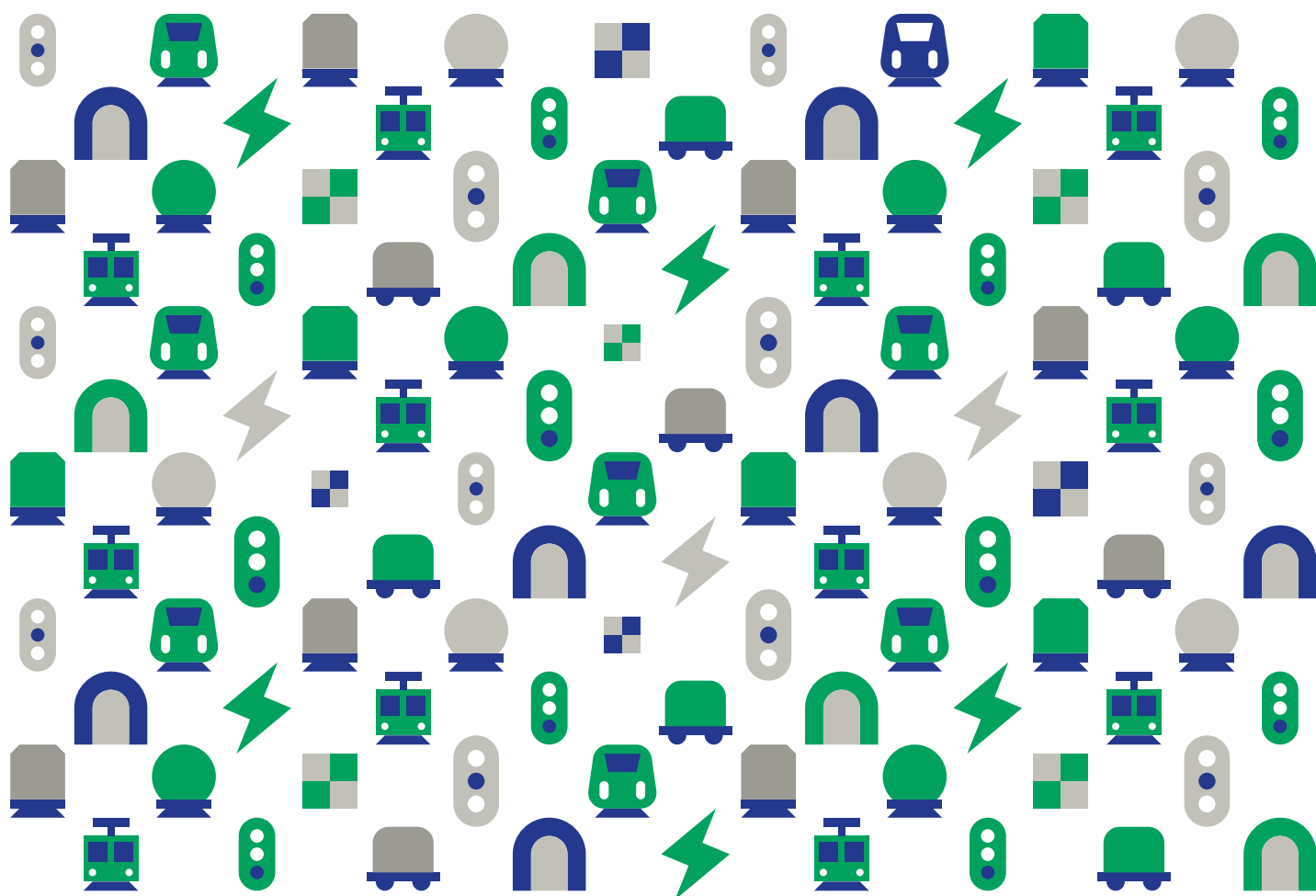
Transport ferroviaire : sommes-nous sur les rails ?

Propositions pour
une véritable relance
du transport ferroviaire

réseau
action
climat
france



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME



N°ISBN : 978-2-919083-39-8

Octobre 2020



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME



Coordination

Valentin Desfontaines, Réseau Action Climat

Appui technique

Egis

Membres du Comité de Pilotage

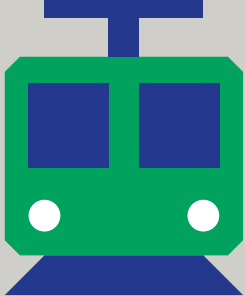
Marie Chéron, Fondation Nicolas Hulot
Anne Lasmann-Trappier, France Nature Environnement

Design graphique et mise en page

Guénolé Le Gal

Les informations contenues dans ce document correspondent à une analyse à jour à la date de bouclage, au 23 octobre 2020.

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.



Synthèse		4
Introduction et objet de l'étude		8
Première partie	État des lieux des politiques d'investissement dans le transport ferroviaire	10
1	La gouvernance du système ferroviaire en France	10
2	Les politiques d'investissement dans le transport ferroviaire	12
Deuxième partie	Les politiques d'investissement dans le transport ferroviaire sont-elles à la hauteur de nos objectifs climatiques ?	20
1	Évaluation de l'impact de la programmation des investissements sur le développement du transport ferroviaire	20
2	Quelle compatibilité entre la programmation des investissements ferroviaires et les objectifs climatiques français ?	26
Troisième partie	Propositions pour une véritable relance du transport ferroviaire	28



Synthèse

Le transport ferroviaire dispose de nombreux atouts...

Le ferroviaire est un mode de transport très performant d'un point de vue environnemental. Mode de transport collectif par excellence, il transporte 11% des passagers et 9% des marchandises pour seulement 0,3% des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports. Le mode ferroviaire est aussi un excellent outil de désenclavement des territoires qui peut s'appuyer sur un réseau ferré dense (environ 30 000 km de voies) permettant une desserte fine des territoires. Enfin, le transport ferroviaire est pourvoyeur de nombreux emplois non délocalisables. Il est notamment le premier secteur créateur d'emplois directs dans le domaine des transports améliorant la transition énergétique¹. Ces emplois concernent à la fois le développement d'infrastructures et la construction de matériel roulant. La politique d'achat de la SNCF a aussi un très fort impact sur la création d'emplois, elle représente ainsi 11 mds € d'achats réalisés dans toutes les régions de France

¹ Source : Ademe, Marchés et emplois concourant à la transition énergétique sans les secteurs du des transports, juillet 2020 : <https://www.ademe.fr/marches-emplois-concourant-a-transition-energetique>

et génèrent 294 000 emplois au total².

Par ses atouts, le transport ferroviaire a un rôle clé à jouer dans un système de mobilité durable, en complémentarité avec les modes actifs et motorisés.

mais il souffre d'un manque d'investissement, malgré les annonces du plan de relance.

Pourtant, le mode ferroviaire souffre depuis plusieurs décennies d'un manque d'investissement sur son réseau dont les effets se font sentir, en particulier sur le réseau secondaire : vieillissement du réseau, des rames, retards, annulations, suppressions de lignes, etc. Si la situation s'est légèrement infléchi au début des années 2010 avec un doublement des investissements annuels entre 2010 et 2014, le niveau d'investissement annuel dans le réseau stagne depuis 2016 et reste insuffisant pour répondre aux enjeux de régénération et de

² Source : SNCF, Rapport d'engagement sociétal d'entreprise 2019 : http://medias.sncf.com/sncfcom/ese/SNCF_Rapport_ESE_2019.pdf

modernisation du réseau. Ainsi, la mise à jour de l'audit de l'état du réseau réalisée en 2018 indique que les moyens alloués au réseau ferroviaire par le Contrat de Performance État - SNCF Réseau 2017-2026 ne permettent pas d'atteindre les objectifs de régénération du réseau structurant fixés dans ce même contrat³. Concernant les lignes de desserte fine des territoires, en dépit des investissements conduits ces dernières années (240 millions d'euros par an entre 2015 et 2018, puis 400 millions d'euros en 2019 et en 2020), le rapport Philizot relève que le volume des travaux restant à réaliser est «considérable», estimé à 7,6 mds € jusqu'en 2028, dont 6,4 mds € restent à engager⁴.

Les annonces du plan de relance concernant le ferroviaire ne permettront d'infléchir qu'à la marge cette situation. En effet, sur les 4,75 mds € annoncés, seuls 650 mds € constituent, selon les informations fournies à ce jour, de nouveaux crédits d'investissement. Ces nouveaux crédits seront répartis entre des opérations à destination du fret ferroviaire, des petites lignes et des trains de nuit. Les 4,1 mds € restants iront à SNCF Réseau afin de préserver les capacités d'investissement

³ Source : rapport d'audit sur l'état du Réseau ferré National – 19 mars 2018, version 2.3 (rapport réalisé par un groupement d'entreprises pilotées par IMDM Infra Consulting pour SNCF Réseau) : https://www.fntp.fr/sites/default/files/content/publication/2018-09_audit_du_reseau_ferre_national_imdm.pdf

⁴ Source : Rapport Philizot, Devenir des lignes de desserte fine des territoires, février 2020 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf

du contrat de performance et donc de maintenir les travaux de régénération déjà programmés pour les deux prochaines années, ceci sans augmenter l'endettement du gestionnaire. Ce qui a été présenté comme un "plan de relance du ferroviaire" doit donc être présenté à plus juste titre comme un plan de soutien à SNCF Réseau, certes indispensable, mais insuffisant au regard des besoins d'investissements dans le secteur.

Ce manque d'investissement compromet l'atteinte de nos objectifs climatiques.

En plus de se révéler insuffisante pour garantir un fonctionnement optimal du réseau, la trajectoire budgétaire d'investissement est tout simplement insuffisante pour atteindre nos objectifs climatiques. En effet, l'atteinte des objectifs de report modal et de développement du trafic ferroviaire que se fixe l'État dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) - +27 % de trafic en 2030 et +79% de trafic en 2050 - est inatteignable avec la dynamique d'investissement actuelle. L'analyse détaillée - réalisée dans le cadre de cette étude - du développement du trafic attendu grâce aux investissements programmés conclut ainsi que les capacités supplémentaires créées ne permettent pas de tenir nos objectifs de report modal et de développement du trafic ferroviaire, aussi bien à l'horizon 2030 que 2050.

Le report modal vers les modes les moins émetteurs, en premier lieu le ferroviaire, est pourtant un levier dont on ne peut se passer pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, comme l'a identifié la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC). Alors que les parlementaires débattent actuellement du budget 2021 et du plan de relance en particulier et que le projet de loi CCC sera présenté en décembre, le Réseau Action Climat, la Fondation Nicolas Hulot et France Nature Environnement formulent plusieurs propositions pour permettre une véritable relance du transport ferroviaire.

Une relance ambitieuse du transport ferroviaire

de passagers et de marchandises nécessite d'investir 3 mds € supplémentaires par an jusqu'en 2030, répartis selon les axes suivants :

- 500 m^{ns} € supplémentaires par an pour garantir une régénération satisfaisante du réseau structurant ;
- 700 m^{ns} € supplémentaires par an pour assurer la régénération des lignes de desserte fine du territoire (petites lignes) ;
- 200 m^{ns} € supplémentaires par an pour réaliser l'ensemble des projets de modernisation et de développement du réseau identifiés dans le scénario intermédiaire du rapport Duron ;
- 150 m^{ns} € supplémentaires par an pour reconstituer un parc de matériel roulant de nuit et permettre le développement d'un véritable réseau de trains de nuit en France et vers l'étranger ;
- 1,5 m^{ds} € supplémentaires par an pour la relance du fret ferroviaire, répartis entre l'exploitation, la régénération, le développement du réseau et le soutien à l'activité.

Ces moyens financiers supplémentaires doivent en premier lieu permettre d'assurer une régénération satisfaisante du réseau ferré existant. L'atteinte de cet objectif nécessite un investissement supplémentaire annuel de 500 m^{ns} € pour le réseau structurant. Ces moyens additionnels doivent être alloués dans le cadre du Contrat de performance État-SNCF Réseau. Concernant les lignes de desserte fine du territoire, les besoins d'investissement sont de 700 m^{ns} € par an et doivent être traités dans le cadre des CPER ou des conventions ad hoc.

Des moyens financiers supplémentaires sont aussi nécessaires pour garantir la réalisation des projets de modernisation et de développement du réseau identifiés dans le scénario intermédiaire du rapport Duron. La réalisation de ces projets nécessite de mobiliser 60 m^{ds} € sur vingt ans dont 30 m^{ds} € sur la période 2018-2027. Il manque actuellement 200 m^{ns} € par an pour respecter la trajectoire d'investissement du scénario intermédiaire. Il est aussi nécessaire d'identifier dès maintenant de nouveaux projets pour compléter le développement de l'offre de transport ferré en traitant en priorité les nœuds et étoiles ferroviaires des grandes agglomérations afin de permettre le développement de RER

métropolitains⁵. Le développement de ces services de RER métropolitains doit être accéléré à horizon 2030 pour répondre efficacement aux enjeux de lutte contre la pollution de l'air et de baisse des émissions de GES.

Des moyens financiers supplémentaires doivent aussi permettre de poursuivre le développement d'une politique de l'offre sur les axes pertinents (intercités et périurbains essentiellement), en allant aux limites de la capacité du réseau actuel.

L'offre ferroviaire doit aussi s'étoffer en accélérant le développement d'un véritable réseau de trains de nuit en France et vers l'étranger. Le développement de ce nouveau réseau de trains de nuit doit être anticipé en investissant dès aujourd'hui 150 m^{ns} € par an pour reconstituer un parc de matériel roulant⁶.

Plus généralement, une politique de renouvellement accéléré du matériel roulant (quand cela se justifie) doit aussi permettre d'augmenter la capacité unitaire des trains et donc leur charge.

Enfin, toutes ces politiques doivent s'accompagner d'une politique de transformation des gares pour en faire de véritables pôles d'intermodalité. Cela passe notamment par une accélération du déploiement de stationnements vélos sécurisés et des services qui y sont associés (réparation, location etc.) et des services partagés.

Concernant le transport de marchandises, selon l'estimation de la coalition des acteurs du fret ferroviaire (4F), la relance du fret ferroviaire nécessite d'investir 1,5 m^{ds} € par an, répartis entre l'exploitation, la régénération, le développement du réseau et le soutien à l'activité⁷.

Et de rééquilibrer la fiscalité au profit des modes les moins émetteurs.

Il est important de souligner que la relance du transport ferroviaire ne pourra se faire que dans le cadre d'une politique coordonnée entre d'un côté, le développement de l'offre ferroviaire et de l'autre, le rééquilibrage de la fiscalité au profit des modes

5 SNCF, Schéma directeur - Étoiles ferroviaires et services express métropolitains, octobre 2020 : <https://ecologie.gouv.fr/sites/default/files/EF%26SEM-Synth%C3%A8se%20SD%20VF%2006%2004%202020.pdf>

6 Source : Collectif Oui au train de nuit, 9 actions pour relancer les trains de nuit : https://drive.google.com/drive/folders/1lhwvdQkfmXBjyzy6K_tzmOt-bktMwdl

7 Source : 4F, Dossier de presse : https://www.sncf.com/sites/default/files/press_release/4F%20DP-DEF%2025062020.pdf

de transport les moins émetteurs. Aujourd'hui le déséquilibre au niveau de la fiscalité se fait en faveur des modes de transports les plus émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants de l'air (exonérations fiscales pour le kérosène de l'aérien et pour le gazole professionnel pour les transports de marchandises...). Une meilleure équité entre la fiscalité des différents modes de transport est une condition essentielle pour favoriser le report d'une partie des trafics routiers et aériens vers le rail. De plus, la prise en charge, par chaque mode de transport, de ses coûts externes pour la société (pollution de l'air, bruit, effet sur le climat,

congestion, accidents) doit également intervenir au plus vite. Deux voies sont possibles : faire payer ces coûts externes directement par chaque mode de transport, ou valoriser les coûts externes positifs des modes vertueux comme le ferroviaire par le biais de dispositifs incitatifs (comme les péages inversés ou positifs par exemple, la mise en place d'un système de bonus-malus pour les chargeurs concernant les marchandises...).

Enfin d'autres actions peuvent permettre d'optimiser la charge des trains en profitant par exemple du gisement de mobilité ferrée qui se trouve dans les déplacements de contre pointe

et dans les heures creuses. Cela implique de proposer une politique innovante de tarification / billettique (tarification avantageuse en heure creuse par exemple) mais aussi de faire évoluer les rythmes de vie (étalement de la pointe) ou encore l'urbanisme (augmenter le nombre de centralités).



© Pixabay



Introduction

et objet de l'étude

Le mode ferroviaire se caractérise par un niveau d'émission de CO₂ particulièrement faible par kilomètre parcouru, pour les passagers comme pour les marchandises. En effet, à distance équivalente, un trajet en train émet 100 fois moins de CO₂ que le même trajet en avion et jusqu'à 40 fois moins de CO₂ que le même trajet en voiture¹. C'est un mode transport très performant d'un point de vue environnemental puisqu'il ne compte que pour 0,3% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports pour 11% des passagers et 9% des marchandises transportées.

Le secteur des transports est aujourd'hui le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France avec 31% des émissions. L'atteinte de nos objectifs climatiques implique donc de transformer en profondeur ce secteur en mobilisant l'ensemble des leviers de décarbonation existants. Le report modal depuis les modes les plus émetteurs vers le transport ferroviaire est l'un d'entre eux. En France, une politique volontariste de développement du transport ferroviaire pourrait être justifiée par l'existence d'un réseau ferroviaire dense, le deuxième plus important en Europe avec 28 710 km de voies². De plus, une telle politique pourrait avoir un effet très bénéfique sur l'emploi. Le transport ferroviaire est en effet pourvoyeur de nombreux emplois non délocalisables. Il est notamment le premier secteur créateur d'emplois

directs dans le domaine des transports améliorant la transition énergétique³.

Le constat est pourtant tout autre. Malgré ces atouts environnementaux et économiques, le mode ferroviaire souffre depuis plusieurs décennies d'un manque d'investissement. Le cas des lignes de desserte fine du territoire dites "petites lignes" est emblématique de cette situation : plus de 40% du réseau (environ 4000 km de voies) est aujourd'hui menacé de fermeture faute d'investissements massifs dans les prochaines années⁴.

Les récentes annonces du Gouvernement concernant le ferroviaire auraient pu faire espérer un tournant en la matière. En réalité, sur les 4,75 mds promis au secteur ferroviaire, une majeure partie (4,1 mds) devrait revenir à SNCF Réseau pour préserver les capacités d'investissement du contrat de performance et maintenir les travaux de modernisation déjà programmés pour les deux prochaines années. En effet, ces 4,1 mds devraient permettre de compenser les pertes d'exploitation liées à la crise du COVID (baisse des recettes de péage, baisse des recettes de Voyages SNCF) et de financer des actions déjà planifiées mais non financées telle que la sortie du glyphosate. Finalement, sur les 4,75 mds annoncés en septembre, seuls 650 mns € constituent de nouveaux crédits d'investissement. Ce qui a été présenté

comme un "plan de relance du ferroviaire" doit donc être présenté à plus juste titre comme un plan de soutien à SNCF Réseau, certes indispensable, mais insuffisant au regard des besoins d'investissement dans le secteur. Par ailleurs, ces montants restent très faibles en comparaison aux 23 mds consacrés aux secteurs aérien et automobile.

Dans ce contexte, et alors que le transport ferroviaire est un allié essentiel pour le climat, la présente étude a pour objet d'évaluer la programmation des investissements dans le transport ferroviaire de passagers au regard des objectifs climatiques que la France s'est fixée. Pour y parvenir, cette étude effectue dans un premier temps un état des lieux des politiques d'investissement dans le transport ferroviaire. Dans un second temps, l'étude évalue l'impact de la programmation des investissements sur le développement du transport ferroviaire de passagers. Cette évaluation est ensuite analysée au regard des objectifs de développement du transport ferroviaire décrits dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) dans son scénario de référence appelé Avec mesures supplémentaires (AMS). Enfin, dans une dernière partie, l'étude détaille une série de propositions afin d'engager une véritable politique de relance du transport ferroviaire.

¹ Équivalent CO₂ par personne en France, incluant les émissions directes, et la production et distribution de carburant et d'électricité. La construction des véhicules (voiture, vélo, batterie, train, avion...) et des infrastructures (routes, rails, aéroports...) n'est pas incluse. Source : Ecolab Ademe : <https://ecolab.ademe.fr/transport>

² Source : Arafér, comparaison France-Europe du transport ferroviaire : <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/07/comparaison-france-europe-transport-ferroviaire.pdf>

³ Source : Ademe, Marchés et emplois concourant à la transition énergétique sans les secteurs du des transports, juillet 2020 : <https://www.ademe.fr/marches-emplois-concourant-a-transition-energetique>

⁴ Source : Rapport Philizot, Devenir des lignes de desserte fine des territoires, février 2020 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf





Première partie

État des lieux des politiques d'investissement dans le transport ferroviaire

La gouvernance du système ferroviaire en France

1

Les données chiffrées des investissements 2010-2020 détaillées dans cette partie doivent être lues et interprétées en connaissance au regard des évolutions de la gouvernance du système ferroviaire français. Cette gouvernance a en effet connu plusieurs évolutions majeures lors des deux dernières décennies.

Gouvernance du système ferroviaire 2010-2014

1.1

En préambule, mentionnons la création de Réseau Ferré de France (RFF), en 1997. Propriétaire du réseau ferré français, RFF était le principal gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. RFF était en charge de l'aménagement, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur du réseau ferré national. La création de RFF visait à transposer la directive européenne 91/440 traduisant la doctrine de séparation des gestionnaires de réseau des fournisseurs des services de transports (ou « entreprises ferroviaires »). Cette séparation permettait d'anticiper une éventuelle mise en concurrence des entreprises ferroviaires historiques (SNCF en France) et permettait également à l'État français de transférer la dette ferroviaire de SNCF vers l'Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC).

À la création de RFF, la gestion du réseau était a été déléguée à la SNCF, gestionnaire de l'infrastructure déléguée (via SNCF infra et la Direction des

Circulations Ferroviaires) : « Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la SNCF pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF qui la rémunère à cet effet » (article 1^{er} de la loi 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire).

Ainsi, les investissements réalisés par RFF entre 2010 et 2014 intègrent les investissements ceux réalisés par l'intermédiaire du gestionnaire d'infrastructure délégué.

Gouvernance du système ferroviaire depuis 2015

1.2

Fin 2012, le Ministre des transports F. Cuvillier a annoncé une nouvelle réforme de la gouvernance du ferroviaire, définie dans la loi du 4 août 2014 (n°2014-872).

La loi dispose la création d'un EPIC mère (SNCF) et de deux filles : SNCF Réseau (propriétaire du réseau ferré national, en charge de son développement et de son entretien-maintenance, ainsi que de la gestion du trafic et des circulations) et SNCF Mobilités (entreprise de voyages - exploitant des trains).

Elle instaure également un cadre d'intervention pour SNCF Réseau, traduit dans un contrat pluriannuel de performance. Ce document fixe des objectifs de performance au gestionnaire ; décrit également des mécanismes d'incitation à la réduction des coûts et des niveaux de redevances d'accès à l'infrastructure, traite aussi de la dette. Le premier contrat a été signé en 2017 et couvre la période 2017-2026.

Une clause de revoyure est prévue tous les trois ans (la première en 2020). Le contrat issu de la revoyure, pour la période 2020-2029 est en cours de

rédaction. Il doit intégrer les dispositions de la loi de 2018 et de l'ordonnance de 2019 (détaillées ci-après) ; préparer l'ouverture à la concurrence des marchés domestiques de voyageurs et certainement les dispositions du plan de relance annoncé en septembre 2020.

La Loi Nouveau Pacte Ferroviaire (2018-515 du 27 juin 2018) comprend quatre objectifs : faire évoluer la SNCF vers une organisation plus efficace et plus unifiée tout en maintenant le caractère public du groupe ; mettre en place un nouveau cadre pour l'emploi des salariés du ferroviaire ; améliorer la performance de la SNCF, notamment à travers un nouveau projet stratégique d'entreprise ; réussir l'ouverture des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence.

En termes de gouvernance, l'ordonnance 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF modifie les statuts des EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. La nouvelle gouvernance est désormais la suivante : SNCF, société nationale détenue par l'État, est en charge du pilotage du groupe public SNCF. SNCF détient la société SNCF Réseau et sa filiale Gares et Connexions, la société SNCF Voyageurs, la société SNCF Fret.

Le cadre de l'investissement dans le système ferroviaire

1.3

Au-delà de la structure et de sa gouvernance, la mise en œuvre des politiques d'investissement dans le réseau ferroviaire s'appuie à ce jour sur les dispositifs suivants :

- **Contrat pluriannuel de performance SNCF Réseau-État ;**
- **Contrats de plan État-Région** (clés de répartition des financements des projets) ou conventions de financement ad hoc (Région, IdFM) ;
- Les projets d'envergure peuvent par ailleurs faire l'objet de **conventions de financement ad hoc** identifiant les contributions de toutes les parties (subventions européennes éventuelles ; participation de l'État, de SNCF Réseau, des collectivités territoriales) ¹.
- Les contributions de l'État (à SNCF Réseau) sont alimentées d'une part par la **loi de finances de l'année n** (programme 203, Infrastructures et services de transports), d'autre part par l'**Agence de financement des**

infrastructures de transport de France (AFITF 2).

Les projets de régénération peuvent être inscrits aux CPER et faire l'objet de financements par les collectivités locales. Selon les trajectoires d'investissement attendues et projetées, un point de vigilance est à noter sur la capacité des collectivités territoriales à financer une part de tous les investissements à venir. D'autant qu'au-delà des investissements, les collectivités participent également au financement du déficit d'exploitation (différence entre coût réel du service et recettes billettique).

Ainsi, la trajectoire d'augmentation des péages est en bonne partie financée par les Régions via les subventions apportées aux contrats de service publics régionaux (conventions SNCF Mobilités/Régions). En février 2020, l'Autorité de Régulation des Transports a rendu un avis demandant d'infléchir l'augmentation programmée des péages sur les lignes à portée régionale, position qui n'a pas été suivie.

¹ À titre d'exemple, un projet de PPP. Le projet de Contournement ferroviaire de Nîmes à Montpellier a fait l'objet de plusieurs protocoles et conventions de financement préalables à la signature du contrat de partenariat entre RFF et Oc'Via, partenaire privé. Ces conventions ont permis de sécuriser la signature du contrat en engageant la part de financement public du projet.

² AFITF - Article R1512-12 du Code des transports :

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France est un établissement public national à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. L'établissement, placé sous la tutelle du ministre chargé des transports, a pour mission de concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement, au financement :

¹° De projets d'intérêt national, international ou ayant fait l'objet d'un contrat de plan ou d'une convention équivalente entre l'État et les régions, relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, y compris les équipements qui en sont l'accessoire indissociable, d'ouvrages de défense contre la mer, ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons ferroviaires, fluviales ou maritimes régulières de transport de fret ;
²° De projets relatifs à la création ou au développement de transports collectifs de personnes, y compris l'acquisition des matériels de transport ;

³° Des concours publics dus, au titre de l'État, au titulaire du contrat de partenariat prévu à l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009.

Pour l'exercice de ses missions, l'établissement accorde des subventions d'investissement et des avances remboursables, apporte des fonds de concours et participe au financement des investissements prévus par des contrats de partenariat au sens de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat. Lorsque des avances remboursables sont accordées aux opérateurs du secteur concurrentiel, elles sont consenties à titre onéreux. Elles financent des opérations spécifiques et présentent un caractère exceptionnel. L'établissement peut également fournir des aides au démarrage pour les liaisons maritimes régulières de transport de fret.

Les politiques d'investissement dans le transport ferroviaire

2

Les grandes étapes de la politique d'investissement depuis 2005

2.1

Nous mentionnons ici les principaux jalons ayant marqué la politique d'investissement dans le ferroviaire, au-delà des évolutions de gouvernance susmentionnées.

2005

En 2005, un rapport d'audit de l'Ecole Polytechnique de Lausanne avait infléchi la politique d'investissement : l'État avait annoncé multiplier par 2,5 la part allouée aux investissements de renouvellement de l'infrastructure pour la période 2006-2015. Un Grand Plan de Modernisation du Réseau avait été formalisé par la suite, et sa mise en œuvre actée en 2013 (par RFF) ¹.

2008

Suite à la crise financière de 2008, le plan de relance annoncé par Nicolas Sarkozy a orienté les investissements ferroviaires vers de grands projets de développement, notamment via le recours à des partenariats publics-privés (PPP).

Les projets qui en découlent sont : Ligne à Grande Vitesse ou LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, LGV Bretagne Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes, Contournement Ferroviaire de Nîmes à Montpellier, développement de la technologie GSM-R, LGV Est Européenne Phase 2...

2012

L'annonce de la refonte de la gouvernance du système ferroviaire en 2012 et la réforme ferroviaire de 2014 se sont accompagnées de la mise en place d'un contrat pluriannuel de performance avec SNCF Réseau, document de cadrage permettant notamment à l'État et à SNCF Réseau de s'accorder sur les priorités d'investissement.

2013

L'accident ferroviaire de Brétigny (2013) a également mis en avant le débat sur le manque d'investissement pour le réseau ferré existant, notamment sur les transports du quotidien.

2018

Une mise à jour de l'audit de l'état du réseau a été réalisée en 2018. Celui-ci indique que les moyens alloués au réseau ferroviaire par le Contrat de Performance État - SNCF Réseau 2017-2026 bénéficient surtout au réseau structurant (lignes UIC 2 à 6 ²) mais sont insuffisants pour l'atteinte des objectifs du contrat de performance. L'audit préconise d'investir 520 m^{ns} € supplémentaires par an afin de garantir une régénération satisfaisante du réseau.

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures³ livré début 2018 avait pour objet la préparation du volet de programmation et financement des infrastructures de la Loi d'Orientations des Mobilités. Les priorités mises en avant ont été celles de l'entretien et la modernisation des réseaux existants, le traitement des nœuds ferroviaires ou encore l'amélioration de la desserte routière des territoires les plus enclavés.

À noter : le rapport du COI présentait trois scénarios d'investissement dans les infrastructures. Sur le volet ferroviaire, les montants pouvant être engagés dans chacun des scénarios étaient traduits en priorités d'investissement et projets associés. La Loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en décembre 2019 a retenu un scénario d'investissement légèrement inférieur au scénario intermédiaire présenté par le COI.

2020

En février 2020 est paru le rapport du Préfet Philizot sur le devenir des lignes de desserte fine des territoires, aussi appelées « petites lignes » (UIC 7 à 9). Il souligne que malgré la hausse des investissements consentis pour ces lignes, le réseau continue à se dégrader. Le rapport estime que faute "d'investissements massifs", plus de 4000 kilomètres de voies sont menacés de fermeture dans les prochaines années, soit plus de 40% du réseau. Pour enrayer ce phénomène de dégradation, il propose d'engager 6,4 m^{ds} € entre 2020 et 2028 ⁴.



© S. Hermann & F. Richter - Pixabay

¹ Source : rapport d'audit sur l'état du Réseau ferré National – 19 mars 2018, version 2.3 (rapport réalisé par un groupement d'entreprises pilotées par IMDM Infra Consulting pour SNCF Réseau) : https://www.fntp.fr/sites/default/files/content/publication/2018-09_audit_du_reseau_ferre_national_imdm.pdf

² Les lignes ferroviaires sont classées de 1 (fort trafic) à 9 (faible trafic) par l'Union internationale des chemins de fer. Source : <https://www.autorite-transport.fr/glossaire/classification-uic/>

³ Présidé par M. Philippe Duron.

⁴ Source : Rapport Philizot, Devenir des lignes de desserte fine des territoires, février 2020 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf

Bilan des investissements réalisés entre 2010 et 2020

2.2

Les bilans financiers et rapports d'activités publiés par RFF et SNCF Réseau nous renseignent sur l'évolution des investissements réalisés sur pour le réseau ferré français. Le financement des investissements provient de deux sources : ressources propres de SNCF Réseau (redevances, péages) et financement public (État, CPER).

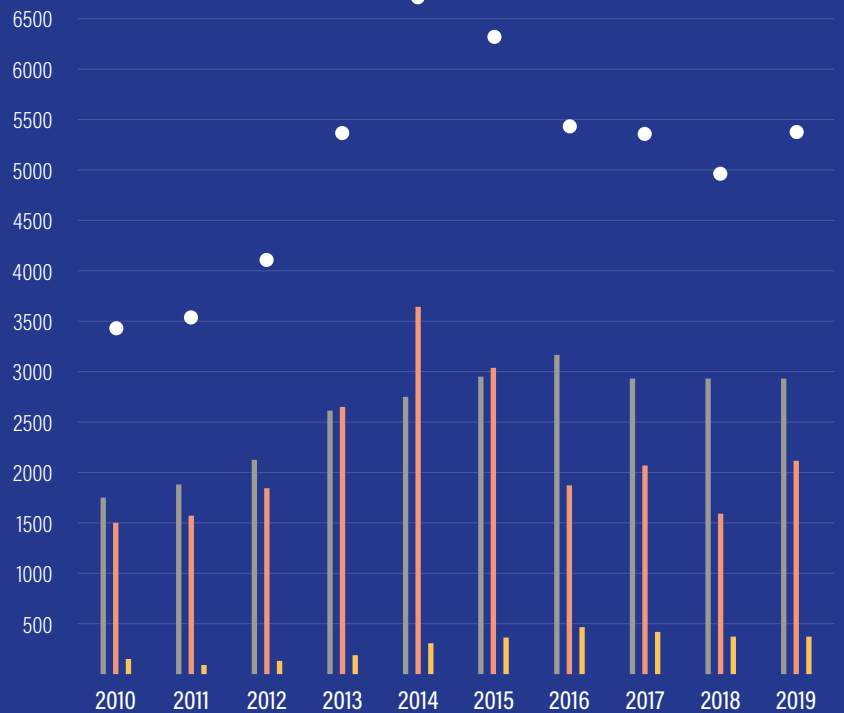
À des fins d'interprétation, nous regroupons les différents types d'investissement en trois catégories (catégories issues des rapports d'activité de RFF et SNCF réseau) :

- **Renouvellement et mise en conformité du réseau.** Ces travaux correspondent à des travaux « de conservation » des capacités, des niveaux de sécurité ;
- **Développement et modernisation** (Grands Projets et projets régionaux – création de lignes ou modernisation). Les montants investis pour les lignes UIC 7 à 9 sont classés dans développement et modernisation ;
- **Autres** (investissements fonciers et industriels).

Il est également à noter qu'entre 2010 et 2020, la taille et la composition du réseau a évolué (fermetures et ouvertures de lignes), nécessairement accompagnées par une variation des besoins de maintien en bon état du réseau. Néanmoins, le volume de réseaux reste globalement équivalent même si sa composition a évolué.

Évolution des investissements de SNCF Réseau et RFF

en m^{ns} €



Renouvellement et mise en conformité	1773	1894	2125	2598	2763	2979	3173	2914	2926	2 925
Modernisation et développement	1482	1532	1849	2626	3624	3016	1833	2030	1595	2 099
Autres investissements	149	110	126	158	314	356	483	432	422	403
Total des investissements	3403	3537	4100	5381	6701	6351	5489	5376	4943	5 427

Le tableau ci-avant illustre deux dynamiques qui se succèdent. Tout d'abord une augmentation des montants consacrés aux investissements ferroviaires (total) sur la période 2010-2015 puis une stagnation de ces derniers sur la période 2016-2019.

Une inflexion des investissements a bien eu lieu sur la période 2010-2015. Les investissements annuels dans le renouvellement ont doublé entre 2010 et 2014. Une augmentation de 150 % des investissements de « renouvellement et mise en

conformité » était néanmoins recommandée par le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures.

Les investissements mobilisés après 2018 sont donc en dessous des moyens nécessaires pour atteindre les niveaux de renouvellement préconisés dans le rapport du COI. Le Contrat Pluriannuel de Performance de 2017 indique que « les efforts entrepris depuis 2008 [avec les investissements de renouvellement passés de 900 m^{ns} € en 2005 à près de 2,4 m^{ds} € en 2015] (...) se sont

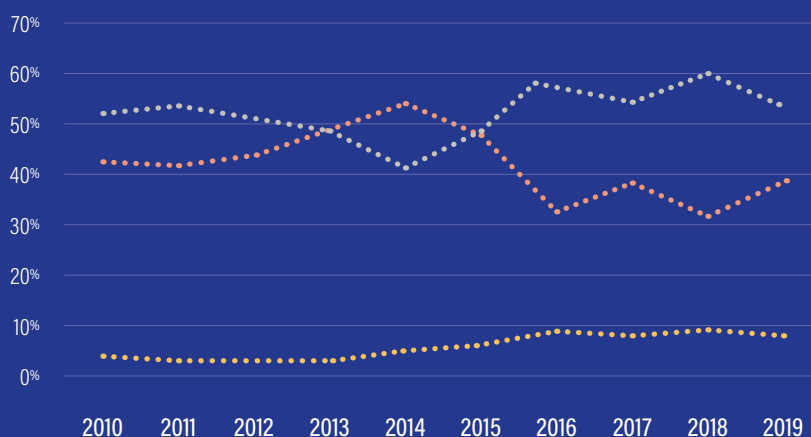
révéls insuffisants pour résorber le vieillissement du réseau y compris le réseau structurant ».

Enfin, depuis 2016, les investissements montrent une stagnation, aussi bien sur le volet renouvellement que sur le volet modernisation.

Par ailleurs, il est nécessaire de zoomer sur la nature des investissements pour évaluer si ces sommes ont été engagées dans le renouvellement du réseau ou plutôt dans le développement de ce dernier.

Évolution de la répartition des investissements

- Renouvellement et mise en conformité
- Modernisation et développement
- Autres investissements



© Adrien Olichon - Burst

Deux tendances s'illustrent dans le graphique ci-dessus. Une première tendance d'augmentation nette des investissements de *Modernisation et développement* suite au lancement de nouveaux grands projets de LGV puis un rééquilibrage de la situation au profit des investissements de *Renouvellement et mise en conformité* à partir de 2015.

Le tableau ci-après zoom encore d'un cran supplémentaire en identifiant par année les montants investis en *Modernisation et développement* (total) et leur ventilation entre :

- Grands projets de développement (dont PPP) ;
- Projets régionaux de développement (financés notamment par l'État et les collectivités via les CPER).

Les montants financés au titre des projets « transports du quotidien » (investissement lignes régionales et/ou lignes UIC 7 à 9) ne sont pas sous-détaillés dans les rapports d'activité SNCF Réseau.

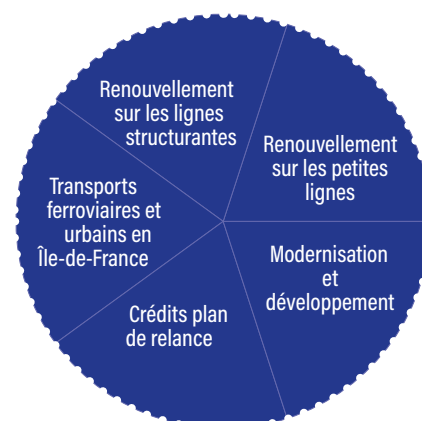
Année	Total Modernisation et développement <i>€ constants CE 01/2017</i>	Grands projets <i>€ constants CE 01/2017</i>	Part grands projets	Projets régionaux <i>€ constants CE 01/2017</i>	Part projets régionaux
2010	1482 mns €	911 mns €	61%	571 mns €	39%
2011	1532 mns €	822 mns €	54%	711 mns €	46%
2012	1849 mns €	1156 mns €	63%	693 mns €	37%
2013	2626 mns €	1659 mns €	63%	966 mns €	37%
2014	3624 mns €	2877 mns €	79%	747 mns €	21%
2015	3016 mns €	2385 mns €	79%	632 mns €	21%
2016	1833 mns €	1262 mns €	69%	572 mns €	31%
2017	2030 mns €	1212 mns €	60%	818 mns €	40%
2018	1595 mns €	753 mns €	47%	842 mns €	53%
2019	2099 mns €	1034 mns €	49%	1065 mns €	51%

Analyse des investissements programmés pour la période 2020-2030

2.3

Pour appréhender les investissements sur la période 2020-2030, il faut distinguer plusieurs niveaux d'interventions :

- Les investissements de renouvellement sur les lignes structurantes (UIC 2 à 6) : contrat pluriannuel de performance 2017-2026 (et son futur successeur sur la période 2020-2029) ;
- Les investissements de renouvellement sur les lignes UIC 7 à 9 : CPER ou conventions ad hoc suite au rapport Philizot ;
- Les investissements de modernisation et de développement : l'AFITF / collectivités, engagés dans la loi LOM et les CPER ;
- Les investissements sur les transports ferroviaires et urbains en Île-de-France qui font l'objet de financements par la Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités ;
- Les annonces du plan de relance du 3 septembre 2020.



La programmation des investissements est en cours de réalisation. C'est le cas pour les investissements de renouvellement sur les lignes UIC 2-6 qui sont actuellement discutés dans le cadre des négociations du nouveau contrat pluriannuel de performance (2020-2029). C'est aussi le cas des investissements de modernisation et de développement qui sont partagés entre l'État et les collectivités (principalement les Régions) via les Contrats de Plan État Région. La prochaine génération de CPER est en cours de négociation/finalisation (2021-2027).

Le contrat de performance : la trajectoire de renouvellement des installations existantes

2.3.1

Le contrat pluriannuel de performance 2017-2026 prévoit en moyenne 2,8 mds €/an pour renouveler l'infrastructure.

Les « petites lignes » (UIC 7 à 9) sont modernisées au cas par cas et le financement est programmé dans les CPER.

L'objectif du contrat de performance est d'assurer l'équilibre entre les recettes (péages) et le maintien des performances du réseau actuel. Pour cela, les recettes de péages vont augmenter progressivement jusqu'à 2026, afin de faire converger le coût d'utilisation du réseau avec le prix exigé auprès des utilisateurs.

Le contrat de performance 2017-2026 est financé sur la base d'hypothèses de niveaux de péage qui ne seront très certainement pas atteintes. En février 2020, l'Autorité de Régulation des Transports a rendu un avis souhaitant infléchir l'augmentation programmée des péages sur les lignes à portée régionale. Cet avis n'a pas été suivi.

De plus, la mise à jour de l'audit de l'état du réseau réalisée en 2018 indique que les moyens alloués au réseau ferroviaire par le Contrat de Performance État - SNCF Réseau 2017-2026 sont insuffisants pour l'atteinte des objectifs du contrat de performance. L'audit préconise d'investir 520 mns € supplémentaires par an afin de garantir

une régénération satisfaisante du réseau.

La baisse significative des recettes de péages engendrée par la crise du COVID devrait être couverte par le plan de relance qui flèche 4,1 mds € (sur un total de 4,75 mds €) pour soutenir SNCF Réseau et sécuriser ainsi le niveau des investissements programmés.

Les investissements de renouvellement sur les lignes UIC 7 à 9 : CPER ou conventions ad hoc suite au rapport Philizot

2.3.2

En février 2020 est paru le rapport du Préfet Philizot sur le devenir des lignes de desserte fine des territoires plus communément appelées « petites lignes » (UIC 7 à 9). Il souligne que malgré la hausse des investissements consentis pour ces lignes, le réseau continue à se dégrader. Le rapport estime que faute "d'investissements massifs", plus de

4 000 kilomètres de voies sont menacés de fermeture dans les prochaines années, soit plus de 40% du réseau. Pour enrayer ce phénomène de dégradation, il propose d'engager 6,4 mds € entre 2020 et 2028. Les annonces du Gouvernement faites en septembre dernier ne répondent donc que très partiellement à cet enjeu. Le Gouvernement prévoit

uniquement d'investir 300 mns € supplémentaires pour les petites lignes sur les deux prochaines années. Pour le reste, des plans d'actions régionaux sont attendus, sans certitude qu'ils apportent une réponse suffisante à cet enjeu. À ce jour, seuls deux plans d'action régionaux ont été signés : Grand Est et Centre-Val de Loire.

La modernisation et le développement des infrastructures : l'AFITF et l'État

2.3.3

L'AFITF mobilise une partie des financements de l'État pour la réalisation de projets d'infrastructures de transport et de transport collectifs. L'autre partie est financée sur le budget général de l'État (programme 203, Infrastructures et services de transports).

Sur la période 2012-2019, les participations de l'AFITF ont été les suivantes sur le volet transport ferroviaire (paiements)¹ :



¹ Source : rapport d'activité AFITF 2019 – Annexe 3 – Page 35/60

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
642,6 mns €	729,1 mns €	668,1 mns €	705,5 mns €	820,5 mns €	964,5 mns €	901,9 mns €	1080,9 mns €

Et la suite ?

Le rapport Duron a proposé différentes trajectoires de dotation de l'AFITF – sur 20 ans, pour l'ensemble des infrastructures de transport (2018-2037) :

- À minima, les montants mobilisés permettraient tout juste de rattraper les retards sur le réseau actuel (modernisation sans effet notable sur la performance du réseau, plutôt pour inverser les tendances) – ce scénario 1 mobilise 2,4 mds € par an pour l'AFITF à partir de 2021, soit 48 mds € sur 20 ans pour l'ensemble des infrastructures¹ ;
- Le scénario intermédiaire (de l'ordre de 3 mds €/an pour la participation de l'AFITF soit environ 1 mds € par an pour le ferroviaire) permet des projets de développement significatifs – soit 60 mds € sur 20 ans pour l'ensemble des infrastructures ;
- Le troisième scénario (3,5 mds € par an « d'ici à 2022 » puis 4,4 mds € par an durant les 10 années suivantes puis 4 mds € par an – soit 80 mds € sur 20 ans pour l'ensemble des infrastructures).

Pour la suite, c'est la loi LOM qui devait sécuriser la trajectoire budgétaire de l'AFITF, concernant les investissements dans les infrastructures dont le réseau ferroviaire.

¹ Routières et ferroviaires.



© Pixabay

La LOM : décisions et mise en action

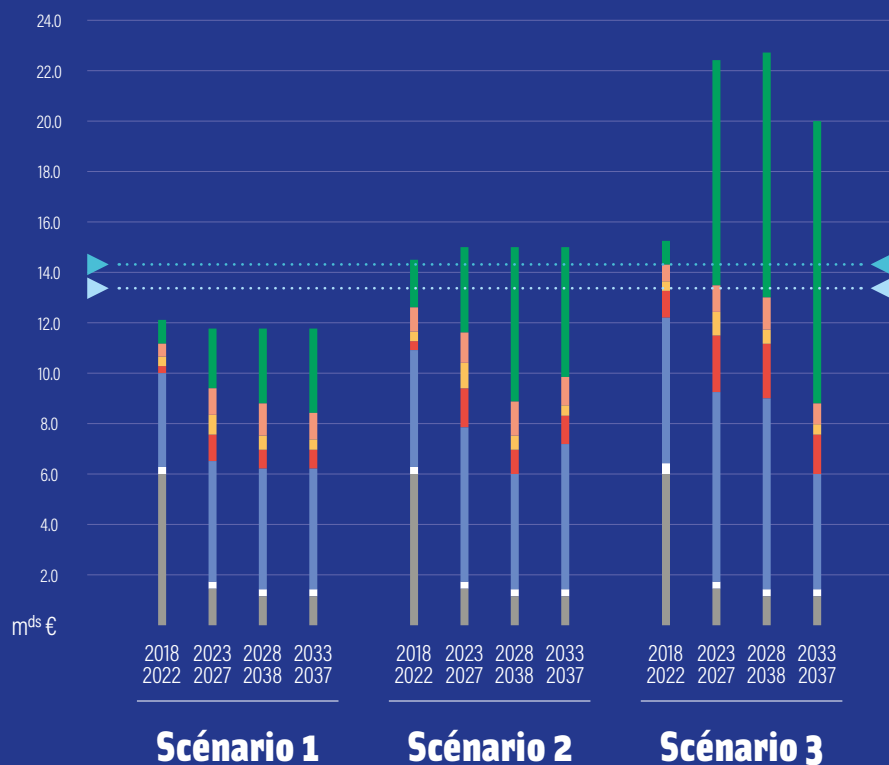
La trajectoire budgétaire de l'AFITF inscrite dans la LOM est inférieure au scénario médian du rapport Duron. Le scénario médian tablait sur 30 mds € d'investissements dans l'ensemble des infrastructures de transport sur la période 2018-2027. La LOM a retenu une trajectoire d'investissement de 28 mds € sur cette même période : 13,7 mds € sur 2018-2022 puis 14,3 mds € sur 2023-2027. Avec un écart de 2 mds € sur dix ans, la trajectoire budgétaire de l'AFITF inscrite dans la LOM est donc inférieure de

200 mns € par an au scénario médian du rapport Duron.

Ces montants intègrent la programmation de l'ensemble des dépenses de l'AFITF, dont le ferroviaire capte une partie (environ un tiers).

Enfin, il est important de souligner que la programmation budgétaire de l'AFITF est tributaire des recettes qui lui sont affectées, or celles-ci ont été sérieusement diminuées ces dernières années (notamment celles provenant de la Taxe Intérieure de

consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et des produits des amendes des radars). Les fluctuations des recettes de ces différentes taxes ne permettent donc pas de sécuriser durablement la trajectoire budgétaire de l'AFITF.



- Objectif stratégique 2 :** engager sans tarder les grands projets de liaison entre métropoles. En sélectionnant pour les premières phases celle qui répondre au mieux aux enjeux du quotidien.
- Priorité 4 :** se doter d'infrastructures et de services de frette performant au bénéfice de l'économie française.
- Priorités 3 :** réduire les inégalités territoriales en assurant de meilleurs accès pour les villes moyennes et les territoires ruraux et tenir compte des besoins spécifiques des outre-mer.
- Priorité 2 :** développer la performance des transports en ville et il lutter contre la congestion routière et la pollution.
- Priorité 1 :** améliorer la qualité de service des réseaux, en assurant la pérennité et les moderniser.
- Divers.**
- Restes à payer.**
- 14,3 mds € prévu par la LOM sur 2023 - 2027.
- 13,4 mds € prévu par la LOM sur 2018 - 2022.

Les trois scénarios du rapport Duron : ventilation par priorités, l'objectif 1 étant réparti dans les divers autres postes. Les « restes à payer » (hachures) font apparaître les engagements nouveaux. Crédits AFITF cumulés par période de cinq ans en mds € 2017 - complété par la programmation des investissements provenant de la LOM ¹.

¹ Source : synthèse du rapport COI – page 12/19.

Plan de relance ou plan de soutien ?

2.3.5

Le plan de relance présenté en septembre prévoit 4.75 mds € pour le ferroviaire sur deux ans.

Le détail et la destination de ces 4.75 mds € ne sont pas encore clairement précisés, néanmoins, plusieurs sources concordantes permettent de dresser une première répartition de ces grandes masses budgétaires ¹ :

- 3,1 mds € pour la régénération des voies ferrées les plus empruntées (20000 des 29000 km) ;
- 1 mds € pour financer la sortie du glyphosate et des aménagements en gares, sur les quais et sur le réseau (suppression passages à niveau, accessibilité des gares personnes à mobilité réduite) ;
- 300 mns € pour le maintien de petites lignes ;
- 250 mns € pour les infrastructures spécifiques au fret ferroviaire en plus d'une gratuité des péages en 2020 et 2021 ;
- 100 mns € pour la relance des trains de nuit (achat de matériel roulant et financement du déficit d'exploitation).

¹ Notamment sur ce point : article du Monde publié le 14 septembre 2020 (auteur : Eric Béziat) – lien au 23/09/2020 : https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/09/14/le-rail-veritable-locomotive-du-plan-de-relance_6052052_3234.html#xtor=AL-32280270

À ce jour, on peut considérer que les 4,1 mds € (3,1 mds € + 1 mds €) destinés à SNCF Réseau permettront uniquement de préserver les capacités d'investissement du contrat de performance et donc de maintenir les travaux de modernisation programmés les deux prochaines années, sans augmenter l'endettement de SNCF Réseau. Ces 4,1 mds € devraient ainsi compenser les pertes liées à la crise du COVID (baisse des recettes de péages, baisse des recettes de Voyages SNCF) et financer des politiques déjà programmées mais non financées telle que la sortie du glyphosate.

Finalement, sur les 4,75 mds € annoncés le 3 septembre, seuls 650 mns € constituent de nouveaux crédits d'investissement. Il est donc plus juste de parler de plan de soutien à SNCF Réseau que de plan de relance du ferroviaire. Ces nouveaux crédits sont bienvenus mais ils restent très largement insuffisants pour engager une véritable relance du transport ferroviaire.

Enfin, ces investissements se limitent à un horizon de deux années alors qu'une véritable stratégie de relance du transport ferroviaire nécessite d'être conduite à un horizon de dix ans, ne serait-ce que

pour tenir compte du cycle d'un projet ferroviaire et envoyer le bons signaux aux acteurs du secteur. En Allemagne, la Deutsche Bahn a par exemple annoncé dans son nouveau plan stratégique intitulé "Un rail fort" (Starke Schiene) son objectif de doubler d'ici 2030 le nombre de voyageurs ².

² <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/le-patron-de-la-deutsche-bahn-joue-son-va-tout-1030176>





Deuxième partie

Les politiques d'investissements dans le transport ferroviaire sont-elles à la hauteur de nos objectifs climatiques ?

Évaluation de l'impact de la programmation des investissements sur le développement du transport ferroviaire

1

Structure des déplacements ferrés (source SDES et ARAFER 2016)

1.1

Avant de s'intéresser aux différents leviers mobilisables pour développer le transport ferroviaire, il est important de préciser la structure des déplacements ferrés. Cette structure est généralement exprimée en GVK (Giga Voyageurs Kilomètres) par an. Il s'agit de la multiplication d'un voyage par sa distance, sommé sur une année.

En 2016 (qui est similaire à 2015), le trafic sur les systèmes ferrés se décomposent de la manière suivante :



© Pixabay

Source SDES

(service de la donnée et des études statistiques)

Réseau Ferré National (RFN)

Autres réseau ferré : RER RATP / Métro IDF et hors IDF

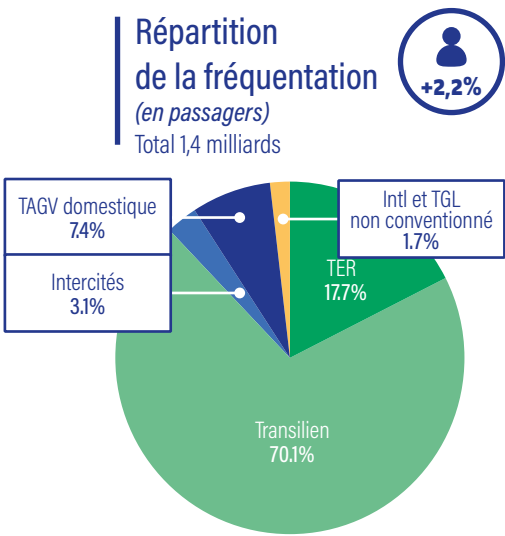
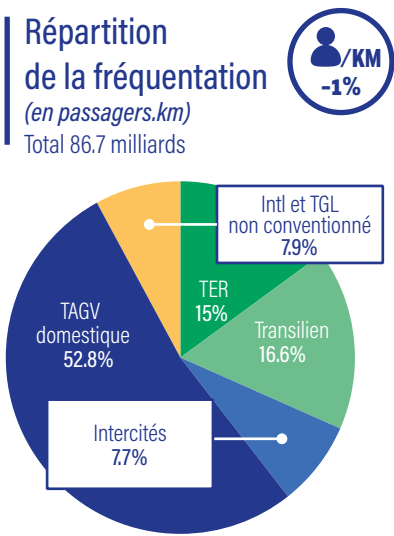
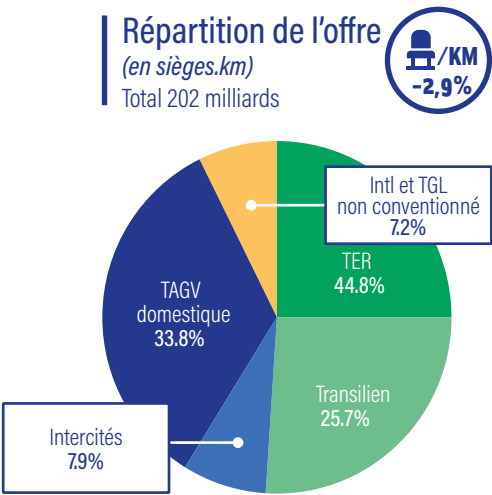
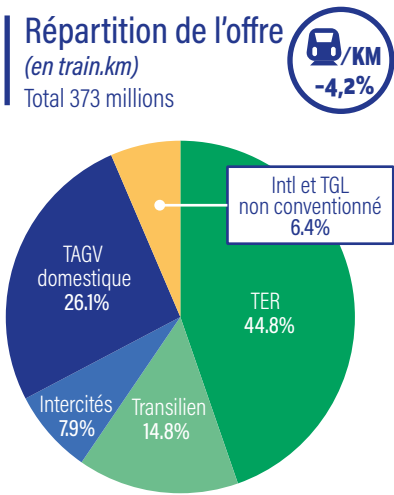
Trafic en GVK

(Giga Voyageurs x kilomètres)

87.8 GVK

15.4 GVK

Sur le RFN, le trafic a les caractéristiques suivantes (extrait rapport ARAFER) :



Nous en déduisons les caractéristiques moyennes suivantes pour les déplacements sur le RFN :

Type de service	GVK	Poids GVK	Voyageurs (en Millions)	Poids voyageur	Distance moyenne (en Km)
TAGV (trains à grande vitesse)	45,8	52,8 %	103,6	7,4 %	442
Transilien	14,4	16,6 %	981,4	70,1 %	15
TER	13	15 %	247,8	17,7 %	52
Intl et services grand ligne non conv.	6,8	7,9 %	23,8	1,7 %	288
Intercités	6,7	7,7 %	43,4	3,1 %	154
Total	86,7	100 %	1 400	100 %	62

Le trafic TAGV représente aujourd'hui la moitié des GVK des usages du RFN, suivi ensuite par le trafic Transilien, le trafic TER, le trafic international et services grande ligne non conventionnés et le trafic Intercité.

Sur les autres réseaux, on fait l'hypothèse que le développement du réseau du Grand Paris a l'impact le plus conséquent sur le volume national total de

déplacements. Les autres projets (métros de province) ont des impacts plus modérés sur le volume total des déplacements. Ce qui n'enlève rien à leur pertinence pour répondre localement aux enjeux, notamment de réduction des gaz à effet de serre et de lutte contre la pollution de l'air.

Analyse des leviers mobilisables pour la période 2020 – 2030

1.2

Remarque : cette partie se concentre exclusivement sur les leviers mobilisables au sein du système ferroviaire et ne prétend pas traiter de façon exhaustive, l'ensemble des leviers à disposition.

D'autres leviers sont mobilisables et notamment le levier fiscal et les politiques de mobilité locales qui peuvent avoir un fort impact sur la demande

de déplacement ferroviaire. Le levier fiscal peut agir à la fois en rendant plus incitative la fiscalité du mode ferroviaire (application d'un taux de TVA réduit par exemple) ou en augmentant la fiscalité sur les modes de transport les plus émetteurs de sorte à contraindre davantage leur utilisation. Il est indispensable de mobiliser conjointement les leviers

d'amélioration de l'offre ferroviaire (régénération et modernisation du réseau, renouvellement du parc de matériel roulant, etc.) et les leviers fiscaux pour atteindre nos objectifs de transitions écologiques.

Dans cette perspective et en se concentrant donc exclusivement sur les leviers de l'offre ferroviaire, trois axes de réflexion ont été identifiés pour permettre d'accroître de manière significative les GVK réalisés en mode ferré :

- Proposer de l'offre sur des segments à forte demande (c'est le domaine de pertinence du mode ferré) ;
- Améliorer l'offre sur les distances courtes avec des systèmes très capacitaires (ex : Métro du Grand Paris), RER des métropoles ;
- Améliorer l'offre sur des distances longues (TGV, Intercités).

Les leviers pour développer le trafic voyageur sont de deux ordres : favoriser le report modal en fiabilisant/modernisant les services de transport, et développer la capacité du système de transport pour accueillir les nouveaux usagers.

Ces leviers mobilisent des investissements plus ou moins importants, et des délais de mise en œuvre très différents. Nous avons identifié les leviers suivants :

1. **Augmenter la charge des trains** (meilleurs taux de remplissage, levier tarifaire/billettique par exemple) ;
2. **Augmenter la capacité unitaire des trains** (investissement dans un matériel roulant plus capacitair) ;
3. **Améliorer la fiabilité de l'offre** (moderniser le système pour le fiabiliser et le rendre préférable à la voiture) ;
4. **Augmenter le nombre de trains ;**
 - Profiter des capacités résiduelles (train de nuit par exemple),
 - Mobiliser des capacités d'investissement pour des développements. Cela nécessite un temps long : de l'ordre de 10 ans en général. Les investissements identifiés pour améliorer la capacité du réseau existant sont : les nœuds ferroviaires, et le système d'espacement des trains en ligne (signalisation ferroviaire - technologie ERTMS).



Levier n°1

Augmenter la charge des trains

Concernant le premier levier, il s'agira avant tout de profiter des nouvelles organisations du travail pour éviter de concentrer les déplacements aux seules heures de pointe. Un levier tarifaire pourrait aussi être mis en place pour favoriser une meilleure répartition de la charge dans les trains actuels¹. Le taux de remplissage moyen des trains est de l'ordre de 25% environ pour les TER, et de 67% pour les TGV (source diagnostic ARAFER - 2016), la réserve de capacité actuelle est donc significative. Il faudrait accompagner ce levier d'un développement d'offre en heures creuses (notamment le soir et le WE) pour proposer une vraie alternative à la voiture particulière.

¹ Sur le modèle des péages routiers positifs, dont l'effet incitatif semble fonctionner.



Levier n°2

Augmenter la capacité unitaire des trains

Concernant le second levier, des actions sont déjà en cours.

Pour les marchés transilien / TET et TER, les matériels capacitaires (du type Régiolis mais surtout les Régiol2N) sont amenés à remplacer progressivement les rames Corail, pour un gain capacitaire à long terme.

équivalente de l'ordre de 10% pour le Régiolis et +60% pour le Régiol2N). La livraison des rames Régiol2N se poursuit dans la période 2020-2030 (249 rames livrées en septembre 2020 pour 447 commandées). Pour le Régiolis, il reste à livrer 51 rames (sur une commande de 361). Le levier matériel d'amélioration du matériel roulant est donc encore significatif. Transilien a prévu de consacrer 8,4 mds € pour aménager les infrastructures pour ses commandes de matériel roulant d'ici 2030 (MING et RER NG essentiellement). Les Régiol2N restant à livrer représentent un investissement de l'ordre de 2 mds € (€2010, pour 200 rames attendues).

Pour le marché des TAGV, de nouveaux matériels sont également attendus pour développer la capacité des TAGV. Le TGV 2020, commandé à 100 exemplaires et livrés entre 2023 et 2031 aura une capacité pouvant aller jusqu'à 740 passagers en version OuiGo (contre 556 actuellement pour une rame Océane classique), soit 30% de plus. La commande de ces 100 rames représente un investissement de l'ordre de 3 mds € (€2018).

Levier n°3

Améliorer la fiabilité de l'offre

Concernant le troisième levier, les démarches de modernisation du réseau (notamment le matériel roulant et les infrastructures) permettent non seulement de limiter les pannes, mais aussi de redonner de la capacité au réseau pour amortir plus

facilement les aléas. C'est la désaturation du réseau qui conduit à une meilleure fiabilité. Il est difficile d'évaluer avec précision le niveau d'investissement nécessaire pour atteindre un niveau de performance à la hauteur des meilleurs pays européens (Suisse, Allemagne), mais on peut affirmer que les trajectoires actuelles (contrat de performance) ne sont pas encore à la hauteur des enjeux. L'audit du réseau 2018¹ estime qu'il manque 520 mds € / an dans le contrat de performance pour garantir les besoins de renouvellement des infrastructures des groupes UIC 2 à 6. Ce à quoi il faut ajouter les 6,4 mds € restant à financer entre 2020 et 2028 pour

assurer le renouvellement des lignes UIC 7 à 9², soit 710 mds € / an (CPER ou conventions ad hoc suite au rapport Philizot).

¹ Consultable en ligne (version 2.3 du 19/03/2018): https://www.fntp.fr/sites/default/files/content/publication/2018-09_audit_du_reseau_ferre_national_jmdm.pdf

² Rapport Philizot : Devenir des lignes de desserte fine des territoires, février 2020 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf

Lever n°4 Augmenter le nombre de trains

Concernant le quatrième levier, le développement de l'offre est aujourd'hui limité par les conditions d'accès en gare. Les évolutions des systèmes de signalisation vont permettre d'augmenter sensiblement la capacité des lignes par un espacement optimisé des circulations. Le facteur limitant reste la capacité des gares à accueillir des trains supplémentaires. Situées dans des zones contraintes (centre-ville), le développement des capacités peut se faire essentiellement en développant des gares souterraines. Maintenir les gares en exploitation pendant la durée des travaux

mobilise des investissements importants. Ces travaux ont été identifiés dans le rapport Duron, et ils doivent être engagés dès maintenant pour proposer de nouvelles capacités à l'horizon 2030/2050.

Pour ce qui est du développement des offres sur le réseau actuel, trois pistes sont envisageables :

- Le développement de l'offre sur les axes pertinents (intercités et périurbains essentiellement), avec un investissement important dans le renouvellement du matériel roulant et la nécessité de répondre aux manques de capacité dans les nœuds en heure de pointe ;
- Le développement de l'offre en flanc de pointe (élargissement de la pointe) pour les mobilités du quotidien ;
- Le développement d'un véritable réseau

de train de nuit, en France et à l'échelle européenne. Cette ambition devra néanmoins répondre à la question de la programmation des travaux. Actuellement, la majorité des travaux d'entretien des installations se passe la nuit (en coupure totale pour plus d'efficacité), ce qui rend complexe la programmation d'un service régulier de trains de nuit longue distance.

Afin d'augmenter le nombre de trains au-delà du réseau actuel, la mobilisation de capacités d'investissements est nécessaire pour des développements. Ci-dessous une analyse des investissements actuellement programmés.

Évaluation de l'impact de la programmation des investissements en termes de nouvelles capacités ferroviaires

1.3

La trajectoire des investissements actuellement programmés permettra au mieux de réaliser le programme intermédiaire décrit dans le rapport Duron, et a minima celui décrit par le programme « fil de l'eau ». Pour rappel : la trajectoire des investissements inscrite dans la LOM est légèrement inférieure à la trajectoire du programme intermédiaire décrit dans le rapport Duron. La LOM retient une trajectoire d'investissements de 28 mds € sur la période 2018-2027, alors que le scénario intermédiaire tablait sur 30 mds € d'investissements sur la même période.

Notre analyse s'est déroulée comme suit :

1. Planification des projets de chacune des trajectoires (intermédiaire et fil de l'eau) ;
2. Identification des trafics supplémentaires attendus (extraits des documents publics) ;
3. Synthèse sous forme de graphique.

Cette analyse comporte un biais méthodologique important, puisque les trafics attendus ont été estimés avec un contexte socio-économique qui est amené à évoluer profondément (comportements prenant plus en compte l'empreinte carbone générée, hausse du prix

des mobilités carbonées notamment, durée des impacts de la crise COVID...). Dans un contexte plus favorable aux mobilités durables, ces projets pourraient générer un trafic supérieur.

Les investissements pris en compte dans l'estimation des trafics supplémentaires sont de trois types :

- Les projets identifiés dans le rapport Duron selon une programmation de financement d'un niveau intermédiaire comprenant : le prolongement du RER E, l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais (NFL), les Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO), la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) et la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) ;
- Les autres projets d'investissement (mise en place de l'ERTMS ¹ (+23% capacité), Schéma Directeur d'Île-de-France (+20% capacité) et les lignes de métro de la Société du Grand Paris (SGP, +6 GVK à terme) ;
- Le remplacement de matériel roulant (MR) distinguant Trains Express Régionaux (TER), Trains d'Équilibre du Territoire (TET) -Intercités et Trains à Grande Vitesse (TAGV).

Les autres investissements (ex : modernisation de la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse) seront considérés comme ayant un impact limité sur l'augmentation de la fréquentation des transport ferrés exprimée en GVK, et n'ont pas été intégrés à la réflexion. Cela ne préjuge en aucun cas de leur potentiel de fréquentation, mais tient au délai de réalisation de cette étude et à la méthode retenue, centrée sur le développement du trafic évaluée en GVK.

Dans un premier temps, nous avons identifié le trafic attendu de chaque projet dans les études socio-économiques disponibles dans les phases de concertation publiques.

Puis, en fonction de l'avancement du projet, nous avons estimé la fréquentation pour chaque période du phasage.

Pour les impacts trafics des projets dont les études de trafics ne sont pas disponibles (ERTMS, évolution du matériel roulant), nous avons formulé une hypothèse à dire d'expert, plutôt volontariste.

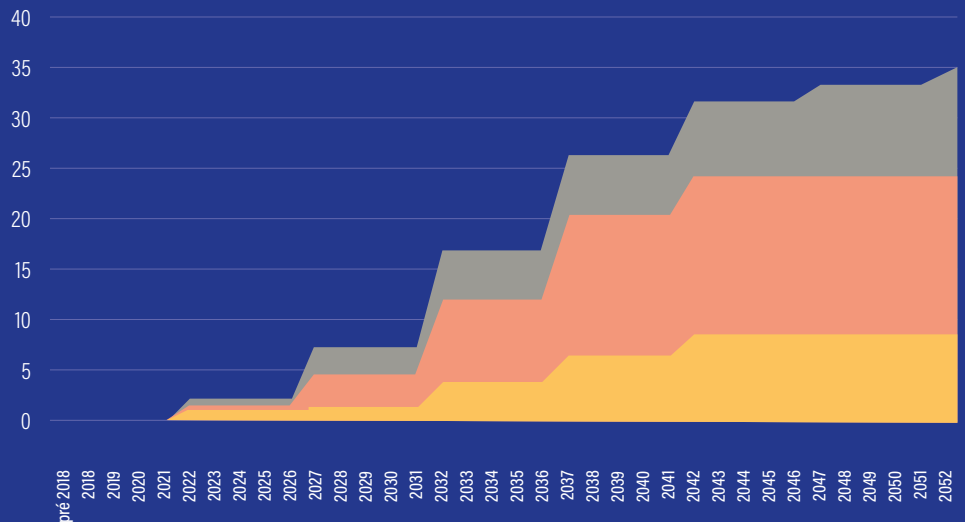
Précautions : ces estimations ont été réalisées pour obtenir des macro tendances. Il ne s'agit en aucun cas d'une simulation.

¹ Système de signalisation.

Augmentation du trafic attendu des investissements identifiés

en Giga VK

- Projets - rapport Duron
- Autres projets (ERTMS, SD, SGP)
- Remplacement Matériel Roulant



Courbe jaune :

les projets identifiés dans le rapport Duron

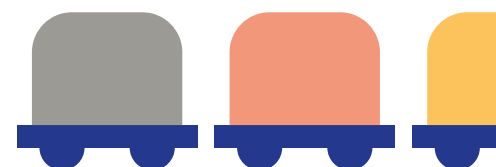
- On remarque que les trafics supplémentaires attendus par les projets identifiés dans le rapport Duron sont relativement limités (+8.4 GVK en 2050). Ce constat est à modérer, car ces projets permettent également la modernisation de la plupart des nœuds ferroviaires, ce qui constitue un préalable indispensable au développement des RER métropolitains ainsi qu'au développement du trafic TAGV possible par la mise en place de l'ERTMS.

Courbe rose :

- Le levier le plus significatif est la modernisation de la signalisation de toutes les lignes LGV (avec l'ERTMS), car il permet d'augmenter la capacité d'un système sur de longues distances (+23%). Cette augmentation de l'offre n'est possible qu'avec l'augmentation de la capacité des nœuds prévus dans les grands projets du rapport Duron ;
- Les développements liés aux Schémas directeurs en IDF ont été valorisés à 20%, car les programmes sont fortement orientés vers la qualité de service, plus que sur le développement de capacités supplémentaires. Malgré tout, des leviers restent importants dans le renouvellement du matériel roulant ;
- Les lignes du Grand Paris devraient permettre un développement du trafic de l'ordre de 6 GVK.

Courbe grise :

- Le levier modernisation du matériel roulant est très significatif, car il permet d'augmenter les capacités du système en heure de pointe. Nous avons pris en compte ici le renouvellement des flottes de TGV en quasi-totalité (+30% de capacité supplémentaire pour les TGV 2020), une meilleure attractivité des TET obtenue par le renouvellement du matériel roulant, et l'augmentation de l'emport sur les TER par la poursuite de la politique de renouvellement des matériels roulants. Le principal levier, obtenu sur l'augmentation de la capacité des matériels TAGV, est très volontariste.



Quelle compatibilité entre la programmation des investissements ferroviaires et les objectifs climatiques français ?

2

Après avoir évalué le potentiel de développement du trafic attendu des programmes d'investissement dans le ferroviaire, cette partie a pour objet d'évaluer la compatibilité entre ce potentiel de développement du trafic et les objectifs de transition écologique français. Pour ce faire, le potentiel de développement du trafic est comparé aux objectifs de développement du trafic fixés par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) et son scénario de référence "Avec Mesures Supplémentaires" (AMS).

Précaution et réserves concernant les analyses :

La question posée est la suivante : « est-ce que le programme d'investissement permet d'atteindre les jalons de trafic / report modal du scénario de référence AMS de la SNBC » ?

Il n'est pas ici question d'identifier les leviers pour favoriser le report modal. Il s'agit uniquement d'identifier si le système de transport est susceptible d'absorber l'augmentation de trafic résultant du report modal.

La méthodologie proposée est la suivante : on se place aux deux jalons (2030 et 2050) du scénario, on rappelle les trafics induits par les politiques d'investissement identifiées à date, puis on analyse la faisabilité d'atteinte du jalon. L'analyse a été réalisée sur la base des données disponibles dans

les différentes études socio-économiques publiées et d'hypothèses.

Cette analyse a été réalisée dans un temps contraint, et la finesse/pertinence de des analyses doit forcément s'apprécier au regard de cette contrainte.

Il faut noter par ailleurs que la crise Covid a provoqué une chute significative des déplacements dans les modes collectifs. On ne tiendra pas compte de cette chute des trafics dans les analyses, considérant que les politiques incitatives au report modal vers les mobilités les moins carbonées permettront d'effacer cette baisse de trafic, aux échelles considérées (2030 et 2050).

Afin de faciliter la réalisation de cette analyse, le trafic supplémentaire généré est étudié sans

distinction entre les nouvelles demandes de déplacements et report modal depuis d'autres modes de transport. La sobriété et donc la maîtrise de la demande de déplacement reste bien entendu un levier indispensable pour atteindre les objectifs de transition écologique.

Les hypothèses de trafic du scénario de référence Avec Mesures Supplémentaires de la Stratégie Nationale Bas carbone

2.1

Le scénario de référence de la stratégie française pour l'énergie et le climat (DGEC - mars 2019), décrit les hypothèses de développement du trafic ferroviaire aux jalons 2030 et 2050. La base de référence utilisée est l'année 2015. Le périmètre voyageur concerne aussi bien le trafic réalisé sur le Réseau Ferré National (pour environ 85% source ARAFER 2016), que le trafic réalisé sur les autres infrastructures (RER, Métros Idf et hors Idf).

Cad战略 SNBC	2015	2030	2050 (%/2015)
Voyageurs En milliard de voyageurs X Kilomètres	105 GVK	133 GVK (+27%)	188 GVK (+79%)
Fret En milliard de Tonnes X Kilomètres	34 GVK	40 GTK (+18%)	52 GTK (+53%)

Faisabilité technique du scénario AMS (du point de vue de la capacité)

2.2

En 2030, en se basant sur les investissements programmés (voir courbe des trafics générés par les investissements programmés), le réseau actuel modernisé (ERTMS) augmenté des premiers projets de développement offre environ 7 GVK supplémentaires pour les 28 GVK attendus (133-105 GVK). En l'état, la trajectoire d'investissements

ne permet donc pas d'atteindre l'objectif de développement du trafic fixé par la SNBC à horizon 2030.

Le constat est le même pour l'objectif 2050. En se basant sur les investissements programmés (voir courbe des trafics générés par les investissements

programmés), le réseau actuel complètement modernisé (ERTMS) augmenté de la totalité des projets de développement et des capacités offertes par les nouveaux matériels roulants n'offre que 35 GVK supplémentaires pour les 83 GVK attendus (188-105 GVK).

2030 : Faisabilité financière du scénario SNBC AMS

2.3

Nous identifions plusieurs difficultés quant à la faisabilité financière du scénario AMS de la SNBC.

La réalisation du scénario AMS à horizon 2030 nécessiterait d'engager de nouveaux moyens financiers et d'accroître de manière conséquente le rythme des investissements. À ce jour, ces nouveaux moyens financiers n'ont pas été identifiés.

Par ailleurs, les financements de l'AFITF restent à programmer annuellement et les recettes qui l'alimentent demeurent incertaines. À ce jour, la programmation de l'AFITF ne permet pas de réaliser intégralement le scénario médian du rapport Duron.

Enfin, nous identifions une difficulté potentielle sur la mobilisation de financements supplémentaires en provenance des collectivités. En effet, celles-ci

financent les acquisitions de nouveaux matériels roulants, mais aussi les participations, aux côtés de l'État, dans les projets identifiés dans par le rapport Duron/les CPER. Les AOT doivent aussi trouver de nouvelles ressources pour assurer la couverture des déficits d'exploitation des nouveaux services à mettre en place (et continuer à couvrir ceux des services existants).





Troisième partie

Propositions pour une véritable relance du transport ferroviaire

L'atteinte de nos objectifs de transition écologique et donc la tenue du scénario de référence pour la SNBC à horizon 2030 nécessitent d'accroître de manière conséquente le rythme des investissements dans le secteur ferroviaire et d'agir sur des leviers non financiers pour favoriser l'utilisation du rail. De nouveaux moyens financiers doivent permettre d'engager une véritable politique de relance du transport ferroviaire. Dans cette dernière partie, nous dressons une série de propositions pour accélérer le développement du transport ferroviaire. Ces actions mobilisent des investissements plus ou moins importants et des délais de mise en œuvre très différents. Au total, nous estimons qu'un investissement supplémentaire de 3 mds € par an jusqu'en 2030 est nécessaire pour permettre une véritable relance du transport ferroviaire (fret inclus) :

- 500 m^{ns} € supplémentaires par an pour garantir une régénération satisfaisante du réseau structurant ;
- 700 m^{ns} € supplémentaires par an pour assurer la régénération des lignes de desserte fine du territoire (petites lignes) ;
- 200 m^{ns} € supplémentaires par an pour réaliser l'ensemble des projets de modernisation et de développement du réseau identifiés dans le scénario intermédiaire du rapport Duron ;
- 150 m^{ns} € supplémentaires par an pour reconstituer un parc de matériel roulant de nuit et permettre le développement d'un véritable réseau de trains de nuit en France et vers l'étranger ;
- 1,5 m^d € supplémentaires par an pour la relance du fret ferroviaire, répartis entre l'exploitation, la régénération, le développement du réseau et le soutien à l'activité.

**Garantir
le bon état du réseau existant**

**Moderniser
le réseau pour renforcer l'offre
ferroviaire**

**Accélérer
le développement
d'une politique de l'offre**

**Mieux remplir
les trains avec une politique
innovante**

**Rééquilibrer
la fiscalité au profit du train**

1. Garantir le bon état du réseau existant

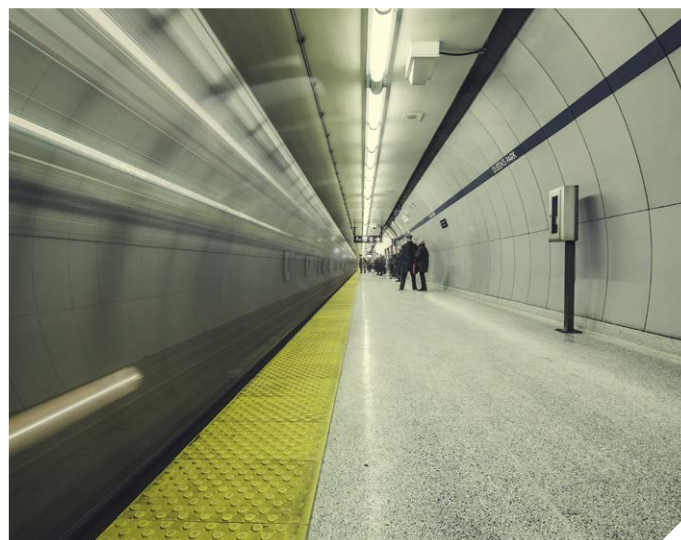
1. Assurer une régénération satisfaisante du réseau ferré existant en augmentant les montants investis dans le cadre du Contrat de performance État-SNCF Réseau. La fiabilisation de l'offre existante est un préalable nécessaire au développement du trafic ferroviaire. C'est la fiabilisation du réseau qui permet non seulement de limiter les pannes, mais aussi de redonner de la capacité au réseau pour amortir plus facilement les aléas. C'est la désaturation du réseau qui conduit à une meilleure fiabilité. La mise à jour de l'audit de l'état du réseau réalisée en 2018 indique que les moyens alloués au réseau ferroviaire par le Contrat de Performance État - SNCF Réseau 2017-2026 sont insuffisants pour atteindre les objectifs du contrat de performance. **L'audit préconise d'investir 520 m^{ns} € supplémentaires par an afin de garantir une régénération satisfaisante du réseau structurant¹.**
2. Assurer la sauvegarde et la régénération des lignes de desserte fine du territoire. Maillant l'ensemble du territoire, les lignes de desserte fines du territoire sont de véritables alliées pour réduire la fracture territoriale. De plus, si ces lignes n'offrent pas un potentiel de développement du trafic comparable aux axes structurants, elles constituent en revanche une excellente alternative à la voiture individuelle dans de nombreux territoires. Le potentiel de ces lignes est souvent sous-estimé en raison d'une offre largement inadaptée (concentration de l'offre aux heures de pointe) et pas suffisamment développée. Ces lignes permettent aussi de connecter des régions excentrées à des pôles ferroviaires plus importants, alimentant ainsi le trafic sur les axes structurants. Enfin, le potentiel des petites lignes doit aussi être évalué au prisme d'une approche mixte passagers-marchandises. Sur les 12000 km de lignes UIC 7 - 9, plus de la moitié pourrait théoriquement accueillir à la fois du transport de passagers et de marchandises. La régénération des lignes de desserte fine dépend des CPER ou de convention ad-hoc, **le rapport Philizot estime qu'il faudrait mobiliser 6,4 m^{ds} € supplémentaire d'ici 2027 pour assurer leur régénération, soit environ 700 m^{ds} € par an².** Suite à la publication du rapport Philizot, des plans d'actions régionaux sont attendus, sans certitude qu'ils apportent une réponse suffisante à cet enjeu. À ce jour, seuls deux plans d'action régionaux ont été signés : Grand Est et Centre-Val de Loire.

¹ Source : rapport d'audit sur l'état du Réseau ferré National – 19 mars 2018, version 2.3 (rapport réalisé par un groupement d'entreprises pilotées par IMDM Infra Consulting pour SNCF Réseau) : https://www.fntp.fr/sites/default/files/content/publication/2018-09_audit_du_reseau_ferre_national_imdm.pdf
² Source : Rapport Philizot, Devenir des lignes de desserte fine des territoires, février 2020 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf

2. Moderniser le réseau pour renforcer l'offre ferroviaire

1. Assurer le respect de la trajectoire budgétaire préconisée dans le rapport Duron afin de réaliser l'ensemble des projets de modernisation et de développement du réseau identifiés dans le scénario intermédiaire. Le financement du programme d'investissement du scénario intermédiaire est assuré par l'AFITF dont la LOM sécurise la trajectoire budgétaire. La réalisation du scénario médian mobilise 60 m^{ds} € en vingt ans dont 30 m^{ds} € sur la période 2018-2027. Sur cette même période, la LOM prévoit une trajectoire budgétaire de 28 m^{ds} € soit 2 m^{ds} € de moins que le montant nécessaire. **La réalisation de ce scénario intermédiaire nécessite donc de mobiliser 200 m^{ns} € supplémentaires par an.** Par ailleurs, plusieurs projets de modernisation et de développement du réseau n'ont pas été identifiés dans ce scénario, en particulier concernant le traitement des nœuds et étoiles ferroviaires, ils doivent donc encore être financés.
2. Identifier et financer dès maintenant d'autres projets pour compléter le développement de l'offre de transport ferré en traitant en priorité les nœuds et étoiles ferroviaires dans les grandes agglomérations. Ce traitement doit être réalisé dès que possible pour permettre le développement rapide d'une offre de RER métropolitain dans les grandes agglomérations¹. **Le développement de ces services de RER métropolitains doit être accéléré à horizon 2030 pour répondre efficacement aux enjeux de lutte contre la pollution de l'air et de baisse des émissions de GES.**

¹ Voir sur ce sujet la récente publication du Schéma directeur - Étoiles ferroviaires et services express métropolitains de SNCF Réseau : <https://ecologie.gouv.fr/sites/default/files/EF%26SEM-SD%20VF%2006%2004%202020.pdf>



© Matthew Henry - Burst

3. Accélérer le développement d'une politique de l'offre

1. Poursuivre le développement d'une politique d'offre sur les axes pertinents (intercités et périurbains essentiellement), en allant aux limites de la capacité du réseau actuel.
2. Accélérer le développement d'un véritable réseau de trains de nuit en France et vers l'étranger. L'annonce de la réouverture de deux lignes de trains de nuit (Paris - Nice et Paris Tarbes) est un premier signal encourageant. Néanmoins, le succès des trains de nuit OBB en Autriche illustre l'importance de l'effet réseau. En effet, l'effet réseau est indispensable au développement des trains de nuit puisqu'il permet à la fois d'obtenir une visibilité commerciale, d'optimiser la production et de réduire les coûts fixes par ligne et enfin, il conditionne la motivation des industriels à construire du nouveau matériel roulant. Développer un véritable réseau de train de nuit implique donc de reconstituer dès à présent un parc de matériel roulant en y investissant 150 m^{ns} € par an pour progressivement déployer les lignes en France et vers l'Europe¹.
3. Accélérer dans la mesure du possible les achats et livraisons de matériels roulants plus capacitaires pour augmenter la charge des trains.

¹ Source : Collectif Oui au train de nuit, 9 actions pour relancer les trains de nuit : https://drive.google.com/drive/folders/1llxwdQkfmXBjyzY6K_t2mOt-bkMwdl

4. Mieux remplir les trains avec une politique innovante

1. Optimiser la charge des trains par une politique innovante de tarification / billettique. Cela peut par exemple prendre la forme d'une tarification réduite en heure creuse. Plus généralement, cette politique innovante doit aussi s'efforcer de rendre plus lisible la tarification du transport ferroviaire.
2. Profiter du gisement de mobilité ferrée qui se trouve dans les déplacements de contre pointe et dans les heures creuses. Ce gisement n'est accessible qu'à plusieurs conditions : modification des rythmes de vie (étalement de la pointe), contraintes sur les modes individuels motorisés, évolutions de l'urbanisme (augmenter le nombre de centralités), tarification attractive des transports en commun en dehors des pointes ;
3. Faire des gares de véritables pôles intermodaux en accélérant notamment le déploiement de stationnements vélo sécurisés. Le déploiement du stationnement vélo sécurisé permet de capter de nouveaux voyageurs, en particulier sur l'offre ferroviaire. L'Ademe a évalué que 12% des usagers des consignes vélos sont de nouveau utilisateurs du TER. La Loi mobilité prévoit le développement de stationnement sécurisé dans les gares d'ici 2024. Cette échéance est trop tardive. L'équipement des gares mérite d'être accéléré et généralisé pour devenir une réalité dans chacune des 3000 gares de France d'ici 2022 au plus tard.

5. Rééquilibrer la fiscalité au profit des modes de transport les moins émetteurs

1. Enfin, il est important de rappeler de nouveau que la relance du transport ferroviaire ne pourra se faire que dans le cadre d'une politique coordonnée entre d'un côté, le développement de l'offre et de l'autre, le rééquilibrage de la fiscalité au profit des modes de transport les moins émetteurs. Cela implique de renforcer les incitations à l'utilisation du train (taux de TVA réduit à 5,5%) mais aussi de contraindre davantage l'utilisation des modes les plus émetteurs. Aujourd'hui le déséquilibre au niveau de la fiscalité se fait en faveur des modes de transports les plus émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants de l'air (exonérations fiscales pour le kérosène de l'aérien et pour le gazole professionnel pour les transports de marchandises...). Une meilleure équité entre la fiscalité des différents modes de transport est

une condition essentielle pour favoriser le report d'une partie des trafics routiers et aériens vers le rail. De plus, la prise en charge, par chaque mode de transport, de ses coûts externes pour la société (pollution de l'air, bruit, effet sur le climat, congestion, accidents) doit également intervenir au plus vite. Deux voies sont possibles : faire payer ces coûts externes directement par chaque mode de transport, ou valoriser les coûts externes positifs des modes vertueux comme le ferroviaire par le biais de dispositifs incitatifs (comme les péages inversés ou positifs par exemple, la mise en place d'un système de bonus-malus pour les chargeurs concernant les marchandises...).



