

EMBARQUEMENT POUR L'ÉGALITÉ

POURQUOI
FAUT-IL RÉINVESTIR DANS LES
LIGNES VITALES

ALLIANCE
ÉCOLOGIQUE
ET SOCIALE

PJC1



OXFAM
France

Solidaires
Sud
Rail



Editeur : Oxfam France

Autrice : Selma Huart (Oxfam France)

Nous remercions les personnes suivantes pour leurs précieux commentaires et contributions : Julien Troccaz (SUD-Rail), Julie Le Mazier (Solidaires), Eloïse Bazin, Louise Trelly, Robin Ehl, Peggy Pascal, Nicolas Vercken (Oxfam France)

Les informations contenues dans ce document correspondent à une analyse à jour à la date de mise sous presse le 20 Octobre 2025.

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. Le détenteur des droits demande que toute utilisation lui soit notifiée à des fins d'évaluation.

Pour copie dans toute autre circonstance, réutilisation dans d'autres publications, traduction ou adaptation, une permission doit être accordée et des frais peuvent être demandés.

Courriel : nvercken@oxfamfrance.org

SOMMAIRE

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

INTRODUCTION : LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE EST AUSSI UNE URGENCE SOCIALE

1

SE DÉPLACER SANS CONTRAINTÉ ÉCONOMIQUE : UN IMPÉRATIF D'ÉQUITÉ TERRITORIALE

- 1.1 Les déplacements comme enjeu socio-économique
- 1.2 Le fardeau économique de la dépendance à la voiture
- 1.3 Les transports collectifs : un levier d'équité et de soutenabilité

2

UNE OFFRE FERROVIAIRE INÉGALE

- 1.1 Le train du quotidien mis à mal
- 1.2 Inégalités territoriales
- 1.3 Les oublié.e.s du rail

3

LE TRAIN, LEVIER DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE JUSTE

RECOMMANDATIONS

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

La transition écologique ne se résume pas à réduire les émissions : elle doit aussi être une transition sociale, garantissant à chacune et chacun la possibilité de se déplacer. Se déplacer conditionne l'accès à l'emploi, à la formation, aux soins et à la vie sociale ; pourtant, accéder aux modes de déplacement reste marqué par de fortes inégalités sociales et territoriales. En France, la dépendance structurelle à la voiture individuelle, héritée de décennies de politiques centrées sur le développement du réseau routier et des grandes lignes à grande vitesse, a conduit à une situation de "précarité de mobilité" – notion définie par la chercheuse Audrey Berry comme la limitation des déplacements essentiels liée à la combinaison de revenus insuffisants et de facteurs structurels (faible offre de transports collectifs, véhicules énergivores, hausse des prix de l'énergie). Cette situation concerne un·e Français·e sur quatre.

Cette dépendance a des conséquences économiques directes : plus de 20 % du revenu des ménages modestes est aujourd'hui consacré aux déplacements, contre 14 % pour l'ensemble des ménages. L'absence d'alternatives crédibles enferme de nombreux habitant·es, notamment dans les zones rurales et périurbaines, dans une mobilité contrainte, coûteuse ou inexistante. À l'inverse, les données montrent que vivre à proximité d'une gare réduit l'usage de la voiture de 15 %, illustrant le potentiel du ferroviaire comme levier d'équité sociale et territoriale.

Ce rapport démontre que la réduction des inégalités d'accès à la mobilité et la réduction des émissions du secteur des transports reposent sur le développement des modes de transports collectifs.

Et pour illustrer ce constat, l'exemple du réseau ferroviaire de desserte locale est mis en avant. L'état du réseau ferroviaire français révèle un déséquilibre préoccupant : près d'un sixième du réseau ferré français est en fin de vie, et 10 000 km de voies – soit un tiers du réseau – sont menacés de disparition d'ici dix ans. Dès 2028, 4 000 km seront déjà dégradés, impactant 2 000 trains par jour, soit un train sur sept. Ce déclin est d'autant plus marqué pour les lignes dites « de desserte fine du territoire », qui pourtant permettent d'effectuer des déplacements du quotidien, et de diminuer la dépendance à la voiture de nombreux ménages.

Cette situation n'est pas une fatalité. Des politiques régionales volontaristes montrent qu'une offre attractive et régulière peut transformer les usages. En Occitanie, par exemple, la mise en place d'une tarification accessible (trajets à 1 € le week-end) et d'horaires étendus a entraîné une hausse de 68 % de la fréquentation TER entre 2019 et 2024, bien au-dessus de la moyenne nationale. Ce succès témoigne de besoins massifs et non couverts sur l'ensemble du territoire, confirmant que la demande pour une mobilité durable et abordable est forte dès lors que l'offre est adaptée.

Au-delà des enjeux d'équité, la relance du ferroviaire constitue un levier stratégique pour atteindre les objectifs climatiques nationaux. Depuis plus de vingt-cinq ans, le secteur des transports demeure la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France, représentant 34 % du total national en 2023. Le train, pour sa part, assure 10 % des déplacements pour seulement 0,3 % des émissions. Cependant, sans investissements rapides, ces gains potentiels sont menacés : le vieillissement du réseau, combiné aux effets du changement climatique (inondations, vagues de chaleur, incendies), fragilise la résilience d'un service public essentiel.

Le rapport plaide ainsi pour une réévaluation du rôle du train du quotidien, en le considérant comme une infrastructure de cohésion nationale, couplée à des services de transports collectifs adaptés à chaque territoire. Un financement à hauteur des besoins, de 3 milliards d'euros supplémentaires par an, est nécessaire pour moderniser le réseau, sécuriser les dessertes locales et garantir un accès équitable à la mobilité sur l'ensemble du territoire.

La transition écologique touche à des éléments concrets du quotidien : manger, boire, se chauffer, se nourrir, se loger mais aussi se déplacer. Investir pour un changement écologique collectif, ce n'est pas que baisser les émissions, c'est aussi lutter contre les inégalités. Ce constat vaut pour la rénovation énergétique des logements¹, mais également l'accès à des modes de déplacement durables et accessibles à toutes et tous.

INTRODUCTION

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE EST AUSSI UNE URGENCE SOCIALE

Pouvoir se déplacer constitue une condition indispensable pour travailler, se soigner, étudier, participer à la vie sociale, etc. C'est aussi une source de dépense non-négligeable. En 2023, près d'1 euro sur 7 du budget des Français-es était consacré aux déplacements.²

Si la question de la tarification des trains mérite pleinement d'être abordée, le présent rapport se concentre sur un autre enjeu : celui de la rénovation et du développement des infrastructures ferroviaires, condition préalable à une offre plus accessible et équitable. La tarification pourrait faire l'objet d'une future analyse dédiée.

Se déplacer en France repose encore très largement sur la voiture individuelle, coûteuse et imposée par des décennies de politiques publiques favorisant le réseau routier et les lignes à grande vitesse, utiles pour les liaisons interurbaines mais beaucoup moins pour les déplacements du quotidien, surtout en milieu rural ou périurbain. Alors que les autoroutes et le TGV se développaient, de nombreuses zones rurales et périurbaines voyaient disparaître leurs trains locaux : gares fermées, dessertes raréfiées, lignes abandonnées. Des millions d'habitant-es sont aujourd'hui « assignés à la voiture », quand d'autres, faute de moyens, se retrouvent forcés à l'immobilité.

Pourtant, le train est bien plus qu'un mode de transport de vacances, c'est un pilier de la mobilité quotidienne, indispensable à l'accès à l'emploi, aux soins, à l'éducation et à la vie sociale.

C'est particulièrement vrai pour les publics modestes ou précaires, qui pourraient y trouver une alternative à la voiture, coûteuse et contraignante.

D'ailleurs, malgré des freins de fréquence et de régularité liés à la dégradation de l'offre du réseau ferroviaire, la fréquentation des trains de proximité connaît une forte hausse ces dernières années, témoignant d'une demande croissante pour un service ferroviaire plus dense, régulier, sécurisant et mieux connecté.

La dégradation de l'offre du réseau ferroviaire dit "secondaire" en France a favorisé l'enclavement des territoires ruraux et l'isolement de leurs habitant-es, marginalisant les « oublié.e.s du rail ».

Réinvestir dans le ferroviaire du quotidien, c'est agir contre les inégalités sociales et territoriales, mais aussi sanitaires. En effet, la dépendance à la voiture accroît la pollution de l'air, source de entre 40 000 et 100 000 morts prématurées par an en France³, et fragilise l'accès aux soins dans les zones rurales. C'est aussi un enjeu d'égalité entre les femmes et les hommes, ces dernières étant plus souvent victimes de précarité de mobilité^{4,5}.

Enfin, c'est un impératif climatique : le train représente 10 % des déplacements pour seulement 0,3 % des émissions du secteur des transports, un levier incontournable pour réduire la dépendance automobile.⁶

Le plan de la France pour la transition écologique se fixe l'objectif d'éviter 36 millions de tonnes équivalent CO₂ d'ici 2030 en ciblant des mesures spécifiques aux transports. Il y est estimé que favoriser l'utilisation des transports en commun permettrait d'économiser 5 millions de tonnes équivalent CO₂.⁷

Face à ce constat, la demande citoyenne est claire : un service ferroviaire plus dense, régulier, fiable et accessible. Un peu partout en France, des mobilisations citoyennes s'organisent pour sauver les lignes menacées de fermeture. En mars 2025, par exemple, des usager·ères ont parcouru les 376 km de la ligne Corbigny-Paris pour protester contre sa fermeture prochaine. Par ailleurs, élu·es et usager·ères ont organisé des « trains de la colère » sur plusieurs lignes majeures (Paris/Clermont-Ferrand, Paris/Toulouse), dénonçant le déficit d'investissement de l'État dans le ferroviaire régional.⁸



© SudRail

1. SE DÉPLACER SANS CONTRAINTE ÉCONOMIQUE : UN IMPÉRATIF D'ÉQUITÉ TERRITORIALE

LES DÉPLACEMENTS COMME ENJEU SOCIO-ÉCONOMIQUE

Pouvoir se déplacer est au cœur de la vie quotidienne, cela conditionne l'accès à l'emploi, aux soins, à la formation, à la vie sociale, etc. Mais lorsque la mobilité devient trop coûteuse ou dépend d'infrastructures déficientes, elle cesse d'être accessible à toutes et tous et devient un privilège réservé à celles et ceux qui peuvent se l'offrir. Pourtant, la Loi d'orientation des mobilités (LOM, 2019) rappelle d'ailleurs que la capacité à se déplacer constitue un facteur essentiel d'inclusion sociale et territoriale.⁹

Dans les territoires mal desservis par les transports publics, notamment les zones rurales et périurbaines, les habitant-es dépendent de la voiture individuelle. Celles et ceux qui n'ont pas les moyens de posséder un véhicule ou d'en assumer les coûts se retrouvent immobilisés, exclus de ce droit fondamental d'aller et venir faute d'alternatives crédibles.¹⁰ Cette contrainte ou limitation des déplacements essentiels liée à la combinaison de revenus insuffisants et de facteurs structurels (faible offre de transports collectifs, véhicules énergivores, hausse des prix de l'énergie) est qualifiée par la chercheuse Audrey Berry de « précarité de mobilité ». ¹¹ Cette situation touche un-e Français-e sur quatre.¹²

Une partie de la population française renonce à des déplacements, principalement en raison du manque de transports collectifs.¹³ Parmi les personnes qui ont dû renoncer plus fréquemment, on compte 43 % de demandeur-euses d'emploi de longue durée et 27 % de ménages vivant avec moins de 1 000 € nets mensuels.¹⁴

Cette immobilité contrainte freine notamment l'accès à l'emploi et à la formation. L'accès à l'emploi est d'autant plus difficile pour les catégories sociales les plus défavorisées qui

subissent une double peine en résidant plus loin des bassins d'emploi et avec une offre moins grande de transports collectifs, ce qui complexifie leur accès au travail. D'après une enquête menée en 2013 par l'Observatoire social des mobilités, la moitié des Français-es ont déjà dû renoncer à un emploi, une formation ou un entretien d'embauche à cause de problèmes de mobilité, tel que l'accès limité aux transports collectifs et l'éloignement des bassins d'emploi.¹⁵ Même constat en 2017, avec un-e jeune sur quatre qui a déjà dû renoncer à une opportunité professionnelle faute de solutions de transport adaptées.¹⁶

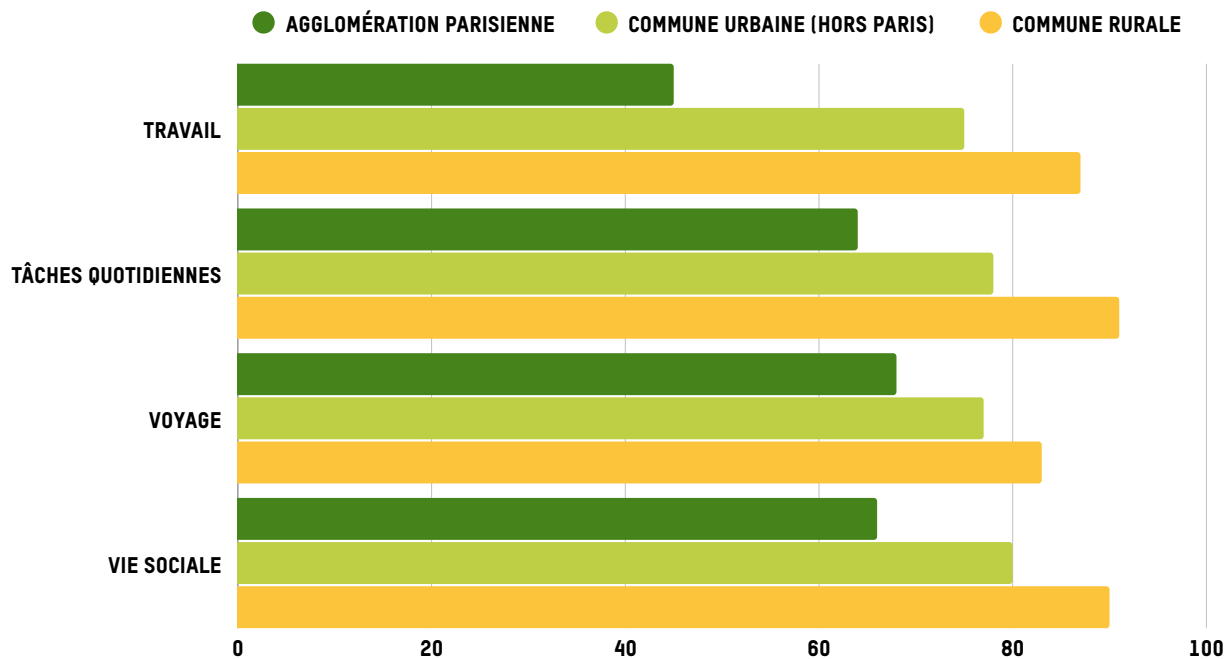
Et en 2025, c'est toujours le cas. Selon une étude commandée par le ministère des Transports, 59 % des moins de 35 ans ont déjà été empêchés de saisir une opportunité professionnelle par impossibilité de déplacements.¹⁷ Une étude du Crédoc montre par ailleurs que 26 % des Français-es ont déjà renoncé à des soins médicaux toujours en raison de difficultés de déplacement.¹⁸ Globalement, plus de la moitié des Français-es (57 %) estiment que le manque de desserte limite leurs perspectives ce qui les conduit inévitablement à renoncer à certaines activités, renforçant un sentiment d'assignation à résidence.¹⁹

Dans les territoires ruraux, cette pression est particulièrement forte. La voiture s'impose comme principal moyen de déplacement²⁰, ce qui est problématique pour les jeunes, les personnes âgées et les ménages précaires. En zone rurale, 10 % des ménages modestes ne possèdent pas de voiture.²¹ Ils se retrouvent dépendants de solutions quasi inexistantes, et donc immobilisés. C'est un cercle vicieux, celles et ceux qui auraient le plus besoin d'un emploi ont les plus de difficultés à accéder à l'emploi.

LE FARDEAU ÉCONOMIQUE DE LA DÉPENDANCE À LA VOITURE

Environ un tiers des Français-es n'a pas la liberté de choisir leur mode de transport.²³ En 2025, 86% continuent d'utiliser leur voiture personnelle pour leurs trajets quotidiens,²⁴ un chiffre qui serait bien plus bas si des alternatives fiables à la voiture existaient. Ainsi 73 % des automobilistes se déclarent dépendants à la voiture, et 68 % d'entre eux la laisseraient au garage s'ils avaient une alternative.²⁵

DÉPENDANCE À LA VOITURE DES FRANÇAIS-ES (EN %)



Source : *Voiture en France - L'évolution des usages sur Roole Data*

Cette dépendance pèse lourdement sur les budgets familiaux. Entre 2013 et 2023, le prix de l'essence a augmenté de 46%.²⁶ Aujourd'hui, en moyenne, chaque voiture coûte près de 5 900 euros par an à son propriétaire, soit environ 8 850 euros de coût pour un ménage.²⁷ En d'autres termes : lorsque les foyers ne sont pas complètement réduits à l'immobilité, la dépendance à la voiture génère des conséquences économiques lourdes pour de nombreux ménages en France. **Plus de 20 % des revenus des ménages modestes est consacré aux déplacements**²⁸, c'est plus que la moyenne française qui est à 14 % du budget consacré au transport.²⁹

Le train est une alternative économique. On pourrait croire que le prix des billets de train explique la dépendance à la voiture, mais ce n'est pas le cas : seuls 11 % des automobilistes citent spontanément le coût du train comme facteur déterminant pour réduire l'usage de la voiture. D'autres dimensions, en particulier la question de la desserte, apparaissent comme beaucoup plus structurantes (voir partie 2.3 de ce rapport).³⁰

D'ailleurs, vivre à proximité d'une station de transport réduit fortement l'usage de la voiture. 74 % des Français-es actifs-ves se rendent au travail en voiture. Cependant, parmi ceux-elles qui résident à moins de 500m d'une station de métro ou de tramway, seulement 33 % utilisent la voiture pour leurs déplacements professionnels. Par ailleurs, vivre à proximité immédiate d'une gare réduit l'utilisation de la voiture de 15 % pour les trajets domicile - lieu de travail.³¹ En résumé, dès que des alternatives sont disponibles, la voiture cesse d'être le choix privilégié.

Pourtant, le rapport sur les “zones blanches” de l’UFC-Que-Choisir met en avant le manque d’accès en France aux transports collectifs. Près d’une personne sur cinq (17,4 %) vit à plus de dix minutes à pied d’un arrêt de transport en commun, une proportion qui grimpe à 85,3 % lorsqu’il s’agit du train. L’analyse à l’échelle locale met en évidence une véritable fracture territoriale. Dans plusieurs départements du quart sud-ouest, comme le Gers, la Lozère ou la Dordogne, plus de 60 % des habitant·es sont privés d’un arrêt de transport en commun à moins de dix minutes à pied (contre 17 % au niveau national). Par ailleurs, près d’un tiers des communes françaises (32 %) n’ont aucun arrêt de transport, une carence qui touche près d’une commune sur deux parmi celles de moins de 1 000 habitant·es.³² Il n’est donc pas surprenant que les transports collectifs représentent moins de 6 % des déplacements dans les zones rurales ou peu urbanisées et que la voiture y soit omniprésente, alors que la part des transports collectifs, de la marche et des deux-roues a augmenté dans les principaux pôles urbains.³³

LES TRANSPORTS COLLECTIFS : UN LEVIER D’ÉQUITÉ ET DE SOUTENABILITÉ

Le train représente un levier majeur de transition écologique et sociale, mais ne peut pas, à lui seul, répondre aux besoins de déplacement de tous les territoires. Dans certaines zones, d’autres solutions collectives peuvent en effet s’avérer plus pertinentes au regard des coûts ou de la densité de population. Il faut néanmoins garder à l’esprit que la rentabilité du rail dépend d’abord de l’offre. Ce sont la régularité, la fréquence et la qualité du service qui créent la demande, bien plus que l’inverse. La question n’est donc pas d’opposer les modes selon leur coût, mais de les articuler selon leur utilité pour les habitant·es.

La route, par exemple, offre un maillage beaucoup plus fin et indispensable. En combinant les modes de transport pour réserver à chacun leur meilleur champ de pertinence, on peut diriger les financements vers les réseaux de transports correspondants. De nombreuses voiries routières de proximité ne sont pas entretenues comme elles le devraient faute de financement, alors qu’aucun autre mode de transport ne peut assurer un maillage aussi fin.

Ces alternatives ne doivent jamais être le prétexte à l’abandon des territoires. Elles doivent s’inscrire dans une même logique de service public : garantir à chacun et chacune, où qu’il ou elle vive, le droit fondamental de se déplacer. Le train, certes, ne peut pas desservir toutes les villes, mais il doit aller le plus loin possible, au plus près des bassins de vie, et s’articuler avec la route pour assurer le « dernier kilomètre ». Cars régionaux, covoiturage, services partagés ou transports à la demande sont complémentaires au rail, ils doivent eux aussi être pensés comme des biens communs, accessibles et durables.

9 ménages français sur 10 disposent d’une voiture à titre personnel,³⁴ en comparaison moins de 2 sur 10 ont un arrêt de transport en commun à moins de 10 minutes à pied de chez eux, et seulement 1,5 sur 10 à une gare ferroviaire à proximité.³⁵ **Pouvoir se déplacer ne peut dépendre uniquement de la possession d’un véhicule individuel.** Cette capacité doit être envisagée comme un service essentiel, accessible à toutes et tous qui s’appuie sur des infrastructures adaptées aux besoins quotidiens des populations.

La voiture reste aujourd'hui le principal mode de déplacement pour la majorité des Français-es, en particulier dans les territoires périurbains et ruraux où les alternatives sont limitées.³⁶ Si elle sert à de multiples usages — faire les courses, consulter un-e médecin ou accompagner les enfants —, le trajet domicile-travail en constitue la fonction principale. Ces déplacements représentent entre un quart et un tiers de l'ensemble des trajets quotidiens, ce qui souligne le caractère structurant du travail dans les mobilités du quotidien.³⁷ En 2015, parmi les 23,2 millions de salarié-es habitant et travaillant en France (hors Mayotte), 70 % se déplaçaient principalement en voiture pour se rendre au travail. Ce taux atteint 88 % chez les ouvriers qualifiés, contre moins de 60 % chez les cadres, plus souvent installés en centre-ville ou dans des métropoles bien desservies par les transports collectifs.³⁸ Cette dépendance à la voiture, particulièrement marquée dans les zones moins denses, traduit à la fois des inégalités sociales et territoriales. Elle montre aussi qu'offrir des alternatives fiables pour les trajets domicile-travail pourrait favoriser un changement durable des habitudes, en s'inscrivant dans la routine quotidienne des travailleur-es.

DES TRANSPORTS COLLECTIFS ADAPTÉS À CHAQUE TERRITOIRE

Dans les zones peu denses, le train peine parfois à desservir l'ensemble des communes et à répondre aux besoins du quotidien. Pourtant, le besoin de se déplacer de ses habitant-es n'est pas moins important qu'ailleurs. Pour éviter que se déplacer pour travailler, étudier, faire ses courses ou accéder à un médecin relève du défi, la municipalité de Figeac dans le Lot a développé son offre locale de mobilité, à bas prix.

Le réseau de bus, « Le Bus de Figeac », gratuit depuis 2003, dessert 93 arrêts sur 12 lignes avec seulement quatre véhicules financés par la ville et le versement mobilité des entreprises locales.³⁹

Cette ligne trans-territoire gratuite relie la gare, le centre-ville et la zone d'activités. En complément, la communauté de communes du Grand-Figeac, a développé un transport à la demande (TAD), soit une prise en charge à domicile, vers 27 points de dépose répartis sur 15 communes. Pour 4 € aller-retour, les habitant-es peuvent rejoindre un marché, un cabinet médical ou une gare TER, et ainsi être connecté-es avec le réseau routier régional LIQ.⁴⁰

Ces initiatives illustrent aussi la puissance de l'intermodalité : combiner bus régulier, transport à la demande, TER et réseau routier régional permet de garantir l'accès aux services et aux opportunités, même dans les zones peu denses, tout en rendant la mobilité plus flexible, accessible et inclusive pour tou-tes.



© *Transport à la Demande-TAD - Grand-Figeac site officiel*

2. UNE OFFRE FERROVIAIRE INÉGALE

La première partie a montré combien la dépendance à la voiture individuelle crée des inégalités sociales, économiques et territoriales profondes. Cette dépendance, souvent subie, enferme des millions de personnes dans une mobilité coûteuse, contrainte ou même impossible. Promouvoir une manière de se déplacer durable, ce n'est pas seulement encourager des modes de transport plus écologiques ; c'est garantir à chacune et chacun la possibilité de se déplacer librement pour accéder à l'emploi, aux soins, à l'éducation et aux services essentiels. L'accès aux modes de déplacement est une condition de l'égalité réelle entre les citoyen.es.

Le train occupe une place centrale dans cette vision. Il incarne une alternative crédible à la voiture, capable de relier efficacement les territoires et de réduire les fractures sociales et environnementales. Mais tous les territoires ne bénéficient pas de la même offre ferroviaire : alors que les grandes lignes et les LGV concentrent l'essentiel des investissements publics, de nombreuses lignes locales, pourtant vitales pour la vie quotidienne, sont laissées à l'abandon. C'est ce que cette seconde partie s'attache à démontrer en analysant ces déséquilibres liés à une logique de rentabilité.

Des solutions collectives, pertinentes au regard des coûts ou de la densité de population des territoires, doivent être mises en place, complémentaires et articulées selon leur utilité pour les habitant.es. L'enjeu n'est pas de choisir entre les modes, mais de bâtir un système de mobilité solidaire, adapté à la diversité des territoires et cohérent avec les impératifs de justice sociale et écologique.

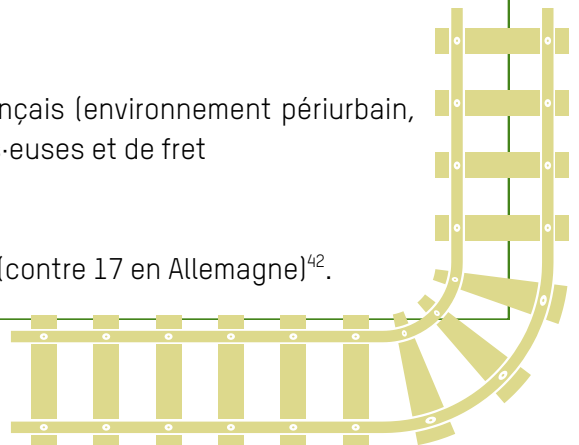
Dans cette perspective, cette deuxième partie se concentre sur le train : non pas parce qu'il serait la seule solution, mais parce qu'il incarne le cœur battant d'une mobilité durable, équitable et territoriale. L'état du réseau ferroviaire, ses inégalités d'investissement et ses fractures territoriales révèlent, à eux seuls, les choix de société que nous faisons en matière d'aménagement du territoire et de justice sociale.

LE RÉSEAU FERRÉ FRANÇAIS

Le réseau ferré français s'étend sur 28 000 km de lignes exploitées, soit 48 000 km de voies

- 2 700 km de lignes à grande vitesse,
- 14 600 km de lignes du réseau classique,
- 7 600 km de lignes de desserte fine du territoire français (environnement périurbain, zones à faible densité) pour le transport de voyageurs.euses et de fret
- 3 600 km de lignes capillaires dédiées au fret⁴¹

Le réseau ferré français a un âge moyen d'environ 30 ans (contre 17 en Allemagne)⁴².



CATÉGORISATION DU RÉSEAU SNCF

Le réseau ferré français se divise en deux grands ensembles.

1

Le premier, appelé réseau principal non conventionné, ou réseau structurant, regroupe les lignes à grande vitesse sur lesquelles circulent notamment les TGV, ainsi que les grandes lignes Intercités, les RER d'Île-de-France et les principaux axes TER à trafic élevé.

9 trains sur 10 (tous types confondus — TGV, Intercités, TER, fret, RER, etc.) circulent sur ce réseau structurant qui représente 57 % du réseau national, soit environ 17 000 km, très majoritairement électrifié et à double voie, doté d'infrastructures modernes (signalisation, aiguillage).⁴³

Ces axes desservent les grandes villes et sont considérés comme stratégiques pour l'économie et l'aménagement du territoire. Leur entretien est donc majoritairement pris en charge par l'État, même si certains projets peuvent relever de partenariats public-privé.⁴⁴

2

En miroir, le réseau secondaire conventionné, dit réseau de desserte fine du territoire (LDFT), représente 43 % du linéaire total (environ 13 000 km). Il est constitué des lignes reliant les espaces ruraux et périurbains aux grands axes nationaux. Près de 9 100 km de voies restent ouverts aux voyageurs, essentiellement des TER, tandis que d'autres accueillent du fret ou subsistent à titre touristique.

Ces lignes sont très majoritairement à voie unique (78 %) et non électrifiées (85 %).⁴⁵ Elles se distinguent par un trafic très faible, souvent inférieur à 18 trains par jour.⁴⁶

Les TER sur ces lignes sont principalement exploitées par SNCF Voyageurs (malgré l'ouverture à la concurrence), et financées par les régions qui assurent l'organisation et le financement de ces services.

Cette répartition s'appuie sur la classification définie par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), qui hiérarchise les voies selon la charge totale qu'elles supportent au cours d'une année. Ainsi, une voie classée UIC 1 correspond à un trafic très lourd (littéralement), tandis qu'une voie classée UIC 9 correspond à un trafic plus léger.

Classement UIC	Description générale	Usage principale
UIC 1 à 4	TGV, lignes internationales	Trafic passagers et fret à grande vitesse ou international
UIC 5	Lignes nationales principales	Trafic passagers interurbain et fret important
UIC 6	Lignes régionales importantes	Trafic régional, trains omnibus et fret local
UIC 7	Lignes secondaires	Trafic local limité, services de proximité
UIC 8	Lignes de desserte locale	Trafic très limité, souvent rural
UIC 9	Lignes secondaires déclassées ou en faible usage	Rarement empruntées, parfois désaffectées

LE TRAIN DU QUOTIDIEN MIS À MAL

Depuis des décennies, les choix politiques ont largement favorisé la route, avec son cortège de nuisances environnementales et de charges financières pour les ménages.⁴⁷ Et quand l'investissement public va au rail, il profite surtout aux lignes pour les TGV devenus un symbole de réussite nationale, au prix de l'abandon progressif des dessertes locales.⁴⁸

PETITES LIGNES EN GALÈRE, LGV EN PREMIÈRE : LA RÉPARTITION INÉGALE DES FINANCEMENTS SELON LE TYPE DE VOIE

Contraint par un budget limité, SNCF Réseau ne peut pas financer l'exploitation et la régénération de l'ensemble du réseau ferroviaire français, dès lors un arbitrage est réalisé pour orienter les investissements. Le réseau est ainsi divisé en deux, avec une partie qualifiée de "structurante" qui reprend les lignes à fort trafic, considérées comme prioritaires. Seul le réseau structurant est directement financé par SNCF Réseau.

La classification UIC (présentée dans l'encadré ci-dessus) sert de référence pour identifier ces lignes stratégiques prioritaires.⁴⁹ Cette méthodologie de classification se base sur la charge supportée par chaque voie (en tonne par kilomètre), considérée comme un bon indicateur de l'importance du trafic. **La priorisation entre les voies pour recevoir du financement, et donc le niveau d'entretien, est donc directement liée à la charge supportée annuellement par la voie.**⁵⁰

Seulement, la méthodologie de classement UIC dépriorise les lignes à forte densité de circulations légères face aux lignes moins fréquentées mais utilisées par quelques trains lourds.⁵¹ Ainsi SNCF Réseau ne prend en charge que la régénération et l'exploitation des lignes de catégories UIC 1 à 6, grâce aux redevances d'infrastructure versées par les entreprises ferroviaires. Cette logique conduit à privilégier les lignes LGV et internationales aux dépens des lignes régionales et de desserte locale (UIC 7 à 9)

dont la régénération repose sur un cofinancement de l'État et des collectivités territoriales, souvent insuffisant. Or, ce sont précisément ces lignes du quotidien qui permettent aux habitant-es des zones rurales et périurbaines de se déplacer. Leur dégradation, leurs fermetures et la raréfaction des services ferroviaires de proximité ont privé des millions de personnes d'une alternative crédible à la voiture, renforçant les inégalités territoriales.

Cette situation illustre les limites d'une gestion fondée sur la rentabilité plutôt que sur l'intérêt général. Le fait que les redevances d'infrastructure perçues par SNCF Réseau ne couvrent pas le coût de l'entretien de l'ensemble du réseau ne devrait pas conduire à faire porter la charge financière des lignes de desserte locale sur les collectivités locales, en particulier les Régions. Certes, si les Régions disposaient de moyens financiers suffisants, il serait légitime qu'elles puissent contribuer à financer les investissements de cohésion territoriale qu'elles jugent prioritaires sur leur territoire. Cependant, dans un contexte de sous-dotation budgétaire et d'inégalités territoriales persistantes, faire reposer la charge financière des lignes de desserte locale sur les seules collectivités locales revient à accentuer les inégalités d'accès à la mobilité.

Dans ce contexte de contrainte budgétaire des collectivités, c'est à l'État de garantir à toutes et tous des modes de déplacement durables, accessibles et peu coûteux pour les ménages. Et ceci passe notamment par un financement stable et suffisant du réseau ferroviaire national afin de sortir d'une priorisation des dépenses de SNCF Réseau, qui met à mal les lignes de desserte locale dans certaines régions.

Les arguments avancés pour justifier l'abandon des lignes de desserte locale (à savoir qu'elles seraient peu rentables et fortement impactantes sur l'environnement faute d'électrification⁵²) sont en réalité le produit d'un

manque d'investissement chronique. **Sans investissements, ces lignes ne peuvent pas être électrifiées, ce qui augmente leur impact environnemental ; sans investissement, la qualité du service reste insuffisante, entraînant une fréquentation réduite,** et donc une rentabilité moindre. C'est un cercle vicieux qui maintient ces lignes dans une situation de relégation.

LA VÉTUSTÉ DU RÉSEAU FERROVIAIRE: LE FRUIT D'UN SOUS-INVESTISSEMENT CHRONIQUE DE L'ÉTAT

Le train ne devrait pas être réservé aux vacances. Il pourrait devenir un pilier des déplacements quotidiens à condition d'être disponible, fréquent et bien connecté.

Le sous-usage du train pour les trajets quotidiens n'est pas le fruit d'un désintérêt des usager-ères mais le résultat d'une offre insuffisante et inadaptée, liée à un manque d'investissements dans le ferroviaire. Ce déséquilibre d'investissement place la France derrière ses voisins européens. En 2021, la France a dépensé 45€ par habitant-es pour ses infrastructures ferroviaires, c'était 607 € au Luxembourg, 413 € en Suisse et 124 € en Allemagne.⁵³ Il faut distinguer deux volets : l'exploitation des trains (c'est-à-dire le transport de passagers) et le financement du réseau ferroviaire (infrastructures).

- Du côté de l'exploitation, assurée par SNCF Voyageurs, la France consacre beaucoup de subventions en valeur absolue. Le prix des billets est fortement soutenu : jusqu'à 80 % du coût réel d'un trajet (hors TGV) est pris en charge, grâce à l'intervention directe de l'État et aux contributions des collectivités locales versées à la SNCF.⁵⁴
- En revanche, et c'est ce qu'illustre ces données, le réseau ferroviaire, géré par SNCF Réseau, souffre d'un déficit chronique d'investissements publics.

Là où l'Allemagne consacre 106 000 €/km/an au développement des infrastructures (construction de nouvelles lignes, modernisation, renouvellement), la France n'y consacre que 57 000.⁵⁵ En conséquence, la France a un réseau en moins bon état et doit allouer près de 37 % de son budget à la maintenance.

Ce déficit structurel se traduit par un réseau public de transport insuffisant sur une large partie du territoire : entre 2012 et 2020, près de 3 600 kilomètres de voies ferrées ont été fermées,⁵⁶ majoritairement des lignes secondaires, vitales pour les territoires périurbains et ruraux. Les lignes emblématiques de Ussel-Laqueuille (40 km) ou de Verdun-Saint-Hilaire-au-Temple (90 km) ont été supprimées⁵⁷, symboles de l'abandon progressif des territoires ruraux.

INÉGALITÉS TERRITORIALES

Les lignes vitales qui ont survécu malgré leur exclusion du réseau structurant, le doivent en grande partie à l'engagement des collectivités locales et d'acteurs mobilisés.

Depuis la décentralisation de 2002, la stratégie nationale pour le réseau secondaire a été marquée par le «laisser-faire» : sous-investir, laisser le service se dégrader, constater la baisse de fréquentation, puis conclure à l'inutilité de maintenir l'offre. Entre 2002 et 2020, les régions se sont retrouvées à financer seules les lignes et gares locales, bien que le réseau appartienne toujours à l'État. Incapables de faire face à ces dépenses, les régions ont dû fermer ou suspendre de nombreuses petites lignes.

Cette stratégie désastreuse est arrivée à son apogée en 2018. Dans un rapport sur l'avenir du transport ferroviaire remis au Premier Ministre par Jean-Cyril Spinetta,

Ces lignes reliant les zones rurales et périurbaines aux bassins d'emploi et aux services essentiels n'étaient pas marginales mais structurantes. Elles incarnent l'équité territoriale, une mobilité sans voiture et représentent un levier de transition écologique inclusive. Les fermer, c'est contraindre les populations à dépendre des voitures, voire à l'immobilité. Il ne s'agit pas seulement de préserver des infrastructures, mais de maintenir la possibilité, pour des millions d'habitant·es, de se déplacer sans dépendre de la voiture. Réinvestir dans les lignes du quotidien, c'est garantir un accès équitable à l'emploi, aux soins et aux services publics, tout en réduisant l'empreinte carbone des déplacements. Par ailleurs, les réhabiliter apporte un bénéfice supplémentaire, celui de la revitalisation des petites villes et des quartiers de gare qui retrouvent de l'attractivité dès lors que la gare redevient un nœud de mobilité.

il était recommandé de supprimer les lignes ferroviaires qui comptent moins de seize aller-retours par jour, soit 78 % des lignes de desserte fine du territoire.⁵⁸

L'abandon de ces lignes n'est pourtant pas une fatalité technique, les ingénieurs savent les entretenir. Il s'agissait d'un choix budgétaire et politique, dicté par la priorité des financements nationaux donnée aux LGV, au transport routier et aux grands projets.

Suite aux mobilisations locales des usager·ères et associations, et à la pression du contexte climatique, l'État a modifié son approche. En 2019, la loi d'orientation des mobilités marque un tournant dans la politique des transports, avec pour objectif de rendre les trajets quotidiens à la fois plus accessibles, abordables et écologiques.⁵⁹ L'État signe alors avec les régions et SNCF Réseau des plans de sauvetage (Contrats de plan État-Région).

Il convient toutefois de souligner que l'État continue de conditionner son engagement au respect de critères de « rentabilité » tels que la fréquence des circulations ou le niveau de fréquentation. Cette approche entretient une certaine ambiguïté : si le discours officiel met en avant la volonté de « sauver les petites lignes », dans la pratique certaines restent fragilisées, faute de financements conjoints suffisants pour assurer leur pérennité. Par ailleurs, le réseau français de gares a lui aussi été largement fragilisé. On dénombre un peu plus de 3 000 gares voyageurs aujourd'hui,⁶⁰ alors que le réseau ferroviaire français en a déjà accueilli jusqu'au double.⁶¹

LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Suite au rapport Spinetta de 2018 qui recommandait la fermeture de milliers de kilomètres de lignes jugées non rentables, la région a décidé de faire l'inverse et a lancé un programme régional de modernisation et de relance des « petites lignes » (TER),

Dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER) Nouvelle-Aquitaine 2021-2027, un effort financier majeur est consacré au ferroviaire : l'État s'engage à hauteur de 432 millions d'euros, tandis que la Région Nouvelle-Aquitaine mobilise 474 millions d'euros, soit un total de 906 millions d'euros investis pour la période. Ces financements, portés conjointement avec SNCF Réseau, visent prioritairement la modernisation et la remise à niveau du réseau ferré régional, en particulier les lignes de desserte fine du territoire (les petites lignes), indispensables pour l'accessibilité des territoires et la cohésion régionale. Ils couvrent également des opérations de renouvellement d'infrastructures et d'adaptation du réseau aux besoins de mobilité durable. La participation de la Région, supérieure à celle de l'État, illustre son rôle moteur dans la préservation et le développement du transport ferroviaire au service des habitant-es et des territoires.⁶²

La rénovation des gares de la ligne Bordeaux-Sarlat (via Libourne, Bergerac, Sarlat) fait partie de cette politique menée par la Région Nouvelle-Aquitaine.

Depuis le début des années 2020, on assiste à un regain d'attention pour le réseau ferroviaire secondaire, mais ce mouvement repose très largement sur les Régions. Celles-ci sont contraintes de cofinancer les travaux sur le réseau secondaire, alors même que celui-ci demeure la propriété de l'État. En pratique, cela revient à transférer une responsabilité nationale vers les collectivités locales.

Le désengagement progressif de l'État se traduit aussi dans l'accord pluriannuel signé avec SNCF Réseau qui fixe ses orientations financières, industrielles et opérationnelles (appelé contrat de performance) sur 10 ans (2021-2030).⁶³ Signé en avril 2022, le contrat plafonnait l'effort annuel à 2,84 milliards d'euros.⁶⁴ Suite à quoi, la SNCF a alerté que si cet effort n'était pas augmenté de 1,5 milliards d'euros supplémentaires chaque année, il serait impossible de maintenir le réseau dans l'état actuel dès 2028.⁶⁵ Pour véritablement moderniser le réseau, l'Alliance écologique et sociale demande, en plus des 2,84 milliards, un investissement de 3 milliards d'euros supplémentaires chaque année.⁶⁶

La nouvelle politique de maintien et de réhabilitation des petites lignes, largement confiée aux Régions, soulève une question de justice territoriale. Toutes n'avancent pas au même rythme : certaines, comme l'Occitanie ou la Nouvelle-Aquitaine, disposent de moyens importants et font preuve d'un fort volontarisme, tandis que d'autres, à l'image du Centre-Val de Loire, se montrent beaucoup plus prudentes.

Un autre problème par ailleurs est que dès que les Régions commencent à financer le maintien du réseau, et même la réouverture de certaines lignes, elles ont moins de marges de manœuvre pour développer les autres formes de déplacement ou pour investir dans l'exploitation quotidienne des trains.

En Occitanie, par exemple, la Région a fortement investi dans la rénovation ferroviaire et a même rouvert plusieurs lignes, telles que la Rive Droite du Rhône entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit en août 2022,⁶⁷ ou encore Montréjeau-Luchon, fermée depuis 2014 et remise en service le 22 juin 2025 après une réhabilitation complète de 36 km. Cette réouverture a été financée exclusivement par la Région à hauteur de 67 millions d'euros.⁶⁸ Contrainte financièrement suite à cet investissement, la Région a dû réduire les horaires d'ouverture, voire fermer certains guichets en gare, ce qui a limité l'accessibilité des usager·ères les plus dépendant·es du guichet, comme les personnes âgées ou celles peu familières avec les outils numériques.⁶⁹ Pareillement pour la Nouvelle Aquitaine, qui a elle aussi rénové des lignes mais fermé des guichets.⁷⁰

On ne peut que se réjouir de la réouverture de ces lignes de desserte locale. Mais il est regrettable que leur financement repose sur les Régions. Cette charge détourne une partie de leurs moyens, au détriment de l'accessibilité des services de déplacements de proximité. Si une ligne ferroviaire n'est pas réellement accessible à toutes et à tous, elle perd une grande partie de son utilité.

Il faut assurer des connexions en bus, covoiturage, vélo ou autre mobilité douce vers et depuis la gare, il faut aussi s'assurer que tout le monde puisse facilement acheter un titre de transport et il faut garantir un service ferroviaire fréquent et fiable. Selon une étude commandée par le ministère des Transports, seuls 48 % des Français·es se déclarent satisfaits de l'offre ferroviaire actuelle. Pour renforcer ce mode de transport, 56 % estiment qu'il faudrait en priorité investir dans les voies ferrées. Plus largement, une grande majorité considère qu'il est essentiel de poursuivre les investissements dans les infrastructures de transport.⁷¹

L'État, garant de l'égalité entre les citoyens et de l'aménagement du territoire, ne peut pas se défausser. Les solutions de mobilité durable, comme le ferroviaire par exemple, doivent être envisagées non comme une dépense, mais comme un investissement social permettant aux habitant·es de rester connecté·es à leurs services essentiels et à leur environnement économique.



ZOOM SUR LA RÉOUVERTURE D'UNE LIGNE VITALE

« LE TRAIN POUR LUCHON VA PARTIR, ATTENTION AU DÉPART ! »⁷²

Après plus de dix ans de fermeture due à la vétusté de son infrastructure, la réouverture de la ligne ferroviaire emblématique des Pyrénées, Montréjeau – Luchon, s'étirant sur 36 km entre Haute-Garonne et Hautes-Pyrénées, incarne une victoire collective pour la mobilité rurale et la reconquête des zones blanches du transport public en France.

Dans un contexte national de fragilisation des petites lignes, cette renaissance est rendue possible par le transfert de la gestion opérationnelle à la Région Occitanie⁷³ l'État (via SNCF Réseau) conservant néanmoins la propriété foncière de la voie.

La région a engagé seule un investissement massif de 69 millions d'euros pour remettre à niveau l'intégralité de l'infrastructure, sécuriser les traversées, moderniser les ouvrages d'art et rénover la gare de Bagnères-de-Luchon. Un effort financier conséquent vis-à-vis des défis économiques auxquels sont confrontées les collectivités territoriales.

« L'État n'a pas voulu payer [...] mais j'aurais préféré qu'il nous accompagne » déclarait la présidente d'Occitanie, Carole Delga, rappelant que 68 % des petites lignes de la région sont menacées à l'horizon 2032⁷⁴ et plaidant pour un nouveau modèle de financement solidaire à l'échelle nationale (taxe poids-lourds en transit international, contribution autoroutière, recettes des quotas carbone...).

La réouverture, effective au printemps 2025 avec six allers-retours TER quotidiens (dont un direct Toulouse–Luchon en moins de deux heures), s'est accompagnée d'un immense enthousiasme local, relayé par la presse régionale⁷⁵ et nationale. Elu-es, commerçant-es, habitant-es, jeunes, retraité-es, toutes et tous saluent le retour d'un service public fondamental pour lutter contre l'isolement et la dépendance à la voiture individuelle.

« C'est un vrai soulagement de pouvoir à nouveau prendre le train pour aller au travail ou à l'école sans avoir à dépendre de la voiture. Cela va aussi relancer le tourisme dans la vallée », résume un habitant. Pour d'autres, « laisser la voiture au profit du train, c'est désormais possible »

Cette réouverture est un acte de justice territoriale et de résilience du pays de Comminges, qui permet de revitaliser une vallée frappée par la désindustrialisation et de montrer que le train peut s'implanter dans les territoires de montagne, à condition qu'il y ait de la volonté politique.

La ligne constitue une alternative basse émission à la voiture sur un bassin de vie de 25 000 habitant-es. Les trains qui y circulent déjà sont bi-modes électriques/biocarburant, et la ligne servira de site pilote dès 2026 pour les rames à hydrogène vert⁷⁶ (une première en France⁷⁷) illustrant l'alliance entre transition écologique et justice sociale, via la revitalisation ferroviaire.

En Occitanie, au niveau de la région, une politique d'offre attractive (trajets à 1 € le week-end et des horaires étendus)⁷⁸ a permis un bond de 68 % de la fréquentation TER en cinq ans (2019-2024), bien au-dessus de la moyenne nationale, révélant des besoins de déplacements massifs et mal couverts sur tout le territoire.

La mobilisation ne se limite pas à Montréjeau–Luchon malheureusement. Près de 70 % du réseau ferroviaire en Occitanie (984 km) serait menacé d'après la région. Dès lors, pour mobiliser le plus grand nombre, une pétition en ligne a été lancée en juin 2025 titrée « petites lignes, grande cause ».⁷⁹

LES OUBLIÉ.E.S DU RAIL

Le sous-investissement chronique, la dégradation du réseau et les inégalités territoriales s'accompagnent d'un vieillissement inquiétant des infrastructures. L'âge moyen des voies dépasse aujourd'hui trente ans, tandis que caténaires et sous-stations approchent les quarante ans, dont plus d'un cinquième déjà jugées hors d'usage. Les postes de signalisation suivent la même tendance : plus de la moitié ont franchi les 26 ans.⁸⁰ Au total, près d'un sixième du réseau ferroviaire a déjà dépassé sa durée de vie théorique.⁸¹

Sans investissement supplémentaire, dès 2028, c'est environ 4 000 km de lignes du réseau structurant qui seront endommagées significativement, affectant environ 2 000 trains par jour.⁸² Sans investissement supplémentaire, d'ici 2040, les coûts de régénération et de modernisation de l'ensemble du réseau ferroviaire augmenteront de 20 à 25%. Par ailleurs, 10 000 km de lignes seraient menacés d'ici 2038. On risque dès lors de voir ⅓ des trains supprimés, soit 5 000 par jour,⁸³ avec plusieurs centaines de milliers de voyageurs pénalisés chaque jour.⁸⁴

Cette usure n'affecte cependant pas toutes les lignes de la même manière. Les inégalités d'investissement entre les lignes ont pour conséquence logique des inégalités d'infrastructures entre les lignes. Ainsi, environ 8 % des voies classées UIC 2 à 6 — celles qui concentrent les trafics jugés "les plus stratégiques" (TGV, flux internationaux, liaisons interurbaines, fret massif, mais aussi trains régionaux et omnibus) — sont concernées. En revanche, la situation est bien plus critique pour les catégories UIC 7 à 9* : près de 26 % des infrastructures de ces lignes dites « secondaires », essentielles pour les dessertes locales et les services de proximité, sont déjà en fin de vie.⁸⁵

** Voir tableau récapitulatif des catégories UIC plus haut.*

3. LE TRAIN, LEVIER DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE JUSTE

Le financement du réseau ferroviaire français ne saurait être appréhendé comme un simple investissement technique. Il constitue un choix structurant pour répondre simultanément aux défis sociaux, territoriaux, sanitaires, de genre et climatiques. Dans une société où la voiture reste le mode de transport quasi incontournable hors des zones urbaines denses, la consolidation du réseau ferroviaire du quotidien est un levier central de justice sociale et de cohésion nationale. Un service plus fréquent et plus fiable augmenterait mécaniquement le taux d'occupation, aujourd'hui artificiellement bas en raison du sous-investissement et de l'irrégularité des dessertes.

CONTRE LES INÉGALITÉS SOCIALES

La première partie de ce rapport dresse un constat clair : l'accès à des modes de déplacement abordables conditionne l'accès à l'emploi, à la formation, aux soins, à la vie sociale, etc. Lorsque l'offre ferroviaire est absente ou insuffisante, les ménages se voient contraints d'assumer le coût élevé d'une voiture, ce qui fragilise particulièrement les foyers modestes. À l'inverse, un réseau ferroviaire fiable permet d'élargir les opportunités professionnelles, de faciliter l'insertion sociale et de soutenir le pouvoir d'achat.

CONTRE LES INÉGALITÉS TERRITORIALES

La seconde partie de ce rapport a montré le danger d'une « France à deux vitesses » si la responsabilité du maintien des lignes vitales continue de reposer principalement sur les Régions et les collectivités territoriales, comme c'est le cas aujourd'hui. La rénovation du réseau ferroviaire secondaire doit relever pleinement de l'État, au même titre que le réseau principal. Une telle prise en charge permettrait de garantir l'égalité d'accès aux déplacements et aux services publics essentiels, entre zones rurales et urbaines, mais également entre les différentes régions. Il est inacceptable que certaines Françaises demeurent dépendantes de la voiture quand d'autres bénéficient d'alternatives ferroviaires fiables.

CONTRE LES INÉGALITÉS SANITAIRES

Le développement ferroviaire contribue également à la santé publique. En zone dense, il permet de réduire la circulation routière et donc l'exposition aux particules fines. Selon Santé Publique France, la pollution de l'air est responsable de 40 000 morts prématurées par an, avec des pics dans les quartiers populaires, souvent coincés près des axes routiers (ex : Bagnolet, Aubervilliers...). Ces zones cumulent précarité sociale et pollution. Dans ce contexte, un réseau ferroviaire accessible et robuste devient un outil concret de lutte contre la double peine qui combine précarité sociale et exposition environnementale.

Pouvoir se déplacer et le temps de trajet ont un impact significatif sur l'accès aux soins.⁸⁶ En zones rurales ou périurbaines, où les distances sont longues et l'offre médicale concentrée dans quelques pôles, la dépendance à l'automobile peut accentuer les inégalités d'accès à la santé. Une offre ferroviaire fiable, adaptée et fréquente permet aux personnes qui ne conduisent pas (personnes âgées, jeunes, ménages précaires ou personnes en situation de handicap) de ne pas se trouver pénalisées pour se rendre à l'hôpital, chez le médecin spécialiste ou dans un centre de soins.

Le train est aussi un mode de transport bien plus sûr que la voiture.⁸⁷ En 2023, deux voyageurs ont perdu la vie à bord d'un train. Même en ajoutant les 16 piétons et cyclistes victimes d'accidents aux passages à niveau, ainsi que les 59

incidents liés à des traversées illégales des voies, le total reste environ 97,6 % inférieur aux 3 167 décès enregistrés sur les routes la même année.⁸⁸ Plus largement, au-delà du seul décompte des morts, une offre ferroviaire locale fiable réduit le risque de blessure de 99,95 %. Un atout loin d'être négligeable pour les populations les plus exposées, en particulier dans les zones rurales et périurbaines ainsi que parmi les classes populaires.⁸⁹

De plus, les problèmes de transport et d'accessibilité sont davantage susceptibles d'être sources de mal-être et d'exclusion sociale dans les espaces ruraux et périurbains que dans les espaces centraux.⁹⁰ En réduisant le coût de l'accès aux services et aux emplois dans les espaces périphériques, le train contribue à limiter l'exclusion sociale et ses conséquences sur la santé mentale.

Enfin, les voyageurs-euses des trains sont également mieux protégé-es des fortes températures en période de canicule ou de vague de chaleur, à condition que les trains soient bel et bien adaptés face au dérèglement climatique. Comme les températures au raz-de-bitume peuvent dépasser les 50 °C, les températures à l'intérieur des voitures individuelles peuvent rapidement atteindre des niveaux insoutenables. Les risques sanitaires sont particulièrement élevés en cas de bouchon ou pour les conducteurs-ices des vieilles voitures, dépourvues de climatisation et souvent avec une ventilation moins puissante.

Les températures élevées à l'intérieur du véhicule posent également des risques sécuritaires, car les fortes chaleurs accentuent la fatigue et font monter en flèche les risques liés à la fatigue, aux malaises ou à la baisse de vigilance au volant, qui affectent particulièrement les personnes âgées ou fragiles.

Les trains, en revanche, protègent mieux contre les fortes chaleurs et peuvent être équipés de solutions de rafraîchissement innovantes et peu énergivores, comme des filtres UV sur les vitres ou des haltes et garages ombragés.

CONTRE LES INÉGALITÉS DE GENRE

Le renforcement du réseau ferroviaire constitue aussi un levier en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes. Les femmes, et notamment les mères de famille monoparentale, réalisent des trajets plus courts mais plus morcelés, souvent sans disposer d'un véhicule personnel. Un système ferroviaire fiable, fréquent et interconnecté soutient leur autonomie dans la gestion quotidienne des déplacements liés au travail, aux enfants ou aux soins.

La question de la sécurité dans les transports, particulièrement pour les femmes, impose par ailleurs de penser l'investissement ferroviaire en lien avec des dispositifs de protection et de prévention adaptés.

ENJEU CLIMATIQUE

Enfin, le ferroviaire représente un atout déterminant pour atteindre les objectifs climatiques. Depuis plus de vingt-cinq ans, le secteur des transports est la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France. Loin de reculer, **son poids dans le total national s'est renforcé au cours de la dernière décennie, jusqu'à représenter 34 % des émissions** en 2023,⁹¹ en grande partie liée aux déplacements en voiture.⁹²

- 80% des déplacements de courtes et moyennes distances dans les territoires ruraux et périurbains sont faits en voiture, par manque de transport en commun. Alors que le train émet en moyenne entre 9 et 14 fois moins de gaz à effet de serre.⁹⁴
- Le train représente 10% des déplacements en France pour seulement 0,3% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Par ailleurs, l'adaptation du réseau ferroviaire à la démultiplication des risques climatiques, tels que les inondations, vagues de chaleur, feux de forêt, etc., est indispensable pour garantir la continuité de ce service public essentiel.

Les projections sont préoccupantes : d'ici 2050, près d'un kilomètre de voie ferrée sur dix pourrait être exposé à un risque élevé d'incendie de végétation, et cette proportion pourrait atteindre 27 % d'ici la fin du siècle dans un scénario d'émissions élevées.⁹⁵ La vulnérabilité est déjà visible aujourd'hui, 25 % du réseau ferroviaire se situe en zone inondable.⁹⁶

Les lignes de chemin de fer sont de plus en plus fréquemment inondées, ce qui entraîne à chaque fois des réparations coûteuses,

mais aussi leur fermeture et un important manque à gagner pour les exploitants. En 2019, la fermeture de la ligne Montpellier-Béziers pendant près d'un mois a coûté 17,5 millions d'euros à la SNCF en pertes d'exploitation.⁹⁷

Le changement climatique accroît aussi les frais d'entretien. La coupe de la végétation, favorisée par des hivers plus doux, est devenue le premier poste de dépenses pour l'entretien du réseau. Pour éviter des interruptions toujours plus fréquentes, des investissements sont indispensables pour adapter le réseau ferroviaire à l'aggravation des risques climatiques. Investir dans l'adaptation du rail est donc un double gain : réduire les émissions de gaz à effet de serre tout en limitant les interruptions, retards et annulations pour les voyageurs-euses, et en protégeant SNCF Réseau de lourdes pertes économiques.

RECOMMANDATIONS

1

UN FINANCEMENT À LA HAUTEUR DES ENJEUX

Il est nécessaire de réinvestir massivement dans les lignes ferroviaires du quotidien, les lignes vitales, pour proposer une alternative viable et moins coûteuse à la voiture. Le train ne doit pas être un luxe, ni un mode de transport réservé aux grandes villes, il doit être traité comme une infrastructure prioritaire chaque fois que son impact social, territorial et environnemental le justifie, afin que chacune et chacun puisse accéder aux services essentiels (emploi, éducation, soins ou vie sociale) quels que soient son revenu ou son lieu de vie.

- Investir 3 milliards d'euros supplémentaires par an pour renforcer et moderniser le réseau ferroviaire du quotidien, en priorité dans les territoires aujourd'hui mal desservis.
- Intégrer toutes les lignes vitales au sein du réseau structurant, afin qu'elles soient pleinement financées par l'État et reconnues comme des infrastructures d'intérêt national.
- Soutenir les Régions et les collectivités locales pour qu'elles puissent développer des solutions de mobilité adaptées aux besoins de leurs habitant-es, sans être contraintes par la seule logique de rentabilité.

Ces investissements sont à la portée de l'État, via une meilleure répartition des ressources publiques. Oxfam France a proposé 19 mesures fiscales destinées à soutenir la transition et les services publics. Seules 5 d'entre elles pourraient générer jusqu'à 69 milliards d'euros par an.⁹⁹

2

UN RÉSEAU MODERNISÉ ET DURABLE

- Lancer un plan de réouverture prioritaire des lignes stratégiques pour l'accès à l'emploi et aux services publics essentiels.
- Mettre en place un programme décennal de régénération priorisant sécurité, électrification et résilience climatique (inondations, canicules, incendies de végétation).

3

UN SERVICE FERROVIAIRE ACCESSIBLE, FIABLE ET INCLUSIF

- Investir dans l'accessibilité universelle : maintien des guichets physiques, rampes PMR. Mais aussi développer des solutions de mobilité « après la gare » : parkings vélos sécurisés, navettes locales, covoiturage organisé ou services de mobilité partagée. Ce "dernier kilomètre" conditionne l'attractivité des lignes et leur usage massif par les habitant-es, parkings vélos sécurisés, intermodalité avec bus/covoiturage.
- Fixer des normes minimales de service public ferroviaire (nombre d'allers-retours/jour, amplitude horaire, taux de ponctualité, confort). Instaurer une tarification différenciée selon l'utilité sociale du service (dessertes rurales, fréquence, accessibilité...).
- Mettre en place un plan sécurité genre : éclairage renforcé, boutons d'alerte en gare/train, formation du personnel.

BIBLIOGRAPHIE

1. Voir [le rapport d'Oxfam France](#) sur les passoires et bouilloires thermiques.
2. En 2023, les ménages français ont consacré près de 202 milliards d'euros à leurs déplacements (assurances comprises), soit environ 14 % de leur budget de consommation. Source : [Dépenses de transport des ménages | Chiffres clés des transports 2025](#)
3. [Les ZFE, réduire la pollution de l'air et protéger les plus modestes - Oxfam France](#)
4. La précarité de mobilité se définit par une situation de contrainte économique dans ses déplacements essentiels, combinés à d'autres facteurs tels que l'absence d'alternatives en transports collectifs. Source : Audrey Berry, *The distributional effects of a carbon tax and its impact on fuel poverty: A microsimulation study in the French context*, Energy Policy, Volume 124, 2019, Pages 81-94
5. Baromètre des mobilités du quotidien, 2024, ["Chapitre 11 – Zooms sur les femmes, les jeunes, les demandeurs d'emploi et les seniors"](#)
6. Le train assure 11 % du transport de passagers et 9 % du transport de marchandises, tout en ne représentant que 0,3 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Source : RAC, FNH, FNE, 2020. [Transport ferroviaire : sommes-nous sur les rails ? – Propositions pour une véritable relance du transport ferroviaire](#)
7. [La planification écologique - France Nation Verte | info.gouv.fr](#) Document : [b2e5478dde526a89fe03b4aa500626285c301558.pdf](#)
8. France bleu ["Trains de la colère" : des élus quittent la réunion au ministère des Transports et dénoncent une "humiliation"](#)
9. [LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités \(1\)](#) - Légifrance
10. Crouzatier-Durand, F. (2021). Fiche 18. La liberté d'aller et de venir. Fiches de Libertés publiques et droits fondamentaux : Rappels de cours et exercices corrigés (p. 169-181). Ellipses. <https://droit.cairn.info/fiches-de-libertes-publiques-et-droits-fondamentaux-9782340057838-page-169?lang=fr>
11. Dr Audrey Berry a analysé la possibilité de se déplacer au prisme de la précarité énergétique, et démontre que la précarité de mobilité peut se comprendre comme une situation où certains ménages, du fait de revenus limités combinés à des facteurs tels que la distance domicile-travail, l'absence d'alternatives en transports collectifs ou la forte consommation énergétique de leur véhicule, voient leurs déplacements essentiels contraints ou fragilisés. Elle propose un indicateur composite permettant d'identifier les ménages limités dans leurs déplacements indispensables et ceux vulnérables à un renchérissement du coût des carburants, susceptibles de basculer dans la précarité. Source : Audrey Berry, *The distributional effects of a carbon tax and its impact on fuel poverty: A microsimulation study in the French context*, Energy Policy, Volume 124, 2019, Pages 81-94, ISSN 0301-4215, <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.09.021>
12. [Présentation PowerPoint Baromètre des Mobilités du Quotidien - 3e édition, Wimoov, 2024](#) <https://barometremobilités-quotidien.org/>
13. Les autres raisons évoquées sont liées à la densification et à l'accessibilité du réseau et à une plus grande amplitude ou fréquence de passage des transports collectifs (12%) mais aussi à l'amélioration de la qualité de service (régularité, ponctualité, confort, sécurité) (15%).
14. Baromètre des Mobilités du Quotidien - 3e édition, Wimoov, 2024 <https://barometremobilités-quotidien.org/>
15. Rapport de l'Observatoire social des mobilités, 2013, Mobilité, insertion et accès à l'emploi, constats et perspectives p20.
16. INJEP (2017), "Les difficultés de transport : un frein à l'emploi pour un quart des jeunes" [IAS6-difficultés-transport.pdf](#)
17. [Les Français et leur perception du secteur des transports](#) - Toluna
18. [Observatoire des vulnérabilités - 3ème édition - Colloque 16 décembre 2022](#)
19. Institut Terram, [Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports](#)
20. [Rapport : "L'accès aux services publics dans les territoires ruraux"](#)
21. Parmi les ménages appartenant au premier quintile par niveau de revenu, soit les 20 % de ménages ayant les revenus les plus faibles dans la zone.
22. [Les voitures des ménages modestes : moins nombreuses mais plus anciennes](#), MTE, 2020
23. [Mobilité : les Français continuent de privilégier leur voiture personnelle pour leurs trajets quotidiens](#) | Ipsos
24. Idem 23.
25. 67 % d'entre elles-eux estiment qu'ils ne pourraient pas se rendre à leur travail sans leur voiture, tandis que 71 % en ont besoin pour aller chez le médecin et 82 % pour faire leurs courses. Source : [Enquête sur les mobilités du quotidien des Français en région, transdev et Ipsos, 2023](#)
26. Prix moyens de vente au détail en métropole - Gazole, Insee 2023
27. [Combien coûte le système voiture en France ?](#) Forum des vies mobiles, 2025
28. Premier quintile, soit les 20 % les plus pauvres. Source : Ministère de la transition écologique, "Les voitures des ménages modestes : moins nombreuses mais plus anciennes". Décembre 2020.
29. Insee, [En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture - Insee Première - 1855](#) Séverine Boulard, [Territoires ruraux et péri-urbains : des clés pour réussir son projet de mobilité](#) | Cerema
30. [synthese-mobilités-en-regions-2023-vf.pdf](#)
31. Pour les habitant-es situé-es à moins de 500m d'une gare, seulement 59 % utilisent la voiture en 2017, vs 74 % pour l'ensemble des personnes en emploi. [Se déplacer en voiture : des distances parcourues une fois et demie plus importantes pour les habitants des couronnes que pour ceux des pôles](#)
32. UFC Que Choisir, [Accès aux transports en commun : l'ufc-que choisir dévoile les zones blanches](#)
33. [CAS - Rapport n°47 - Mobilités](#)
34. Ipsos, [Mobilité : les Français continuent de privilégier leur voiture personnelle pour leurs trajets quotidiens](#)
35. 52,7 %. Source : [Etude UFC que choisir](#)

36. Dans les territoires à faible densité, "une population en majeure partie « captive » de l'automobile pour ses déplacements quotidiens." - Chapitre 1: Diagnostic et enjeux de la mobilité dans les territoires à faible densité. Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux.
37. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/1209/download?inline>
38. Insee, Sept salariés sur dix vont travailler en voiture - Insee Focus - 143
39. <https://ville-figeac.fr/reseau-bus>
40. Transport à la Demande-TAD - Grand-Figeac site officiel : <https://www.grand-figeac.fr/transport-a-la-demande-tad/>
41. Le réseau ferré français aujourd'hui | SNCF Réseau
42. Rapport Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence
43. De l'urgence d'investir dans le ferroviaire | Groupe SNCF <https://www.groupe-sncf.com/fr/groupe/strategie/sncf-sa/investir-ferroviaire-urgence-francais-territoires>
44. En France, il existe plusieurs exemples de partenariats public-privé (PPP) dans le secteur ferroviaire et des infrastructures, y compris sur le réseau structurant. Par exemple, la LGV Sud Europe Atlantique (SEA), reliant Tours à Bordeaux en Nouvelle-Aquitaine, a été construite et financée en partie par un consortium privé sous supervision de l'État. Le consortium comprenait Vinci Concessions (33,4 %), la Caisse des Dépôts (25,4 %), Meridiam (22 %) et Ardian (anciennement Axa Private Equity, 19,2 %). Le coût total du projet s'élevait à environ 7,7 milliards d'euros, dont 3,8 milliards financés par le privé, le reste provenant de l'État, des collectivités locales, de SNCF Réseau et de l'Union européenne. Source : Qui sommes-nous - Lisea
45. MTE, 2020, Dossier de presse, : petites lignes ferroviaires, 20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf
46. 24 % transportent moins de 100 000 voyageurs par an, et seulement 10 % dépassent les 700 000 voyageurs annuels
47. 200 projets routiers sont en cours, mobilisant entre 13 et 20 milliards d'euros de fonds publics. Source : Rapport de l'Alliance Écologique et Sociale. Moins de routes, plus de trains
48. Chapitre I : Un fort engagement des régions, un service encore insuffisant. Rapport Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence
49. Code Uic: Classification Des Voies Des Lignes Au Point de Vue de La Maintenance de La Voie | PDF | Transport ferroviaire | Transport
50. benchmark referentiels de maintenance des voies dediees au fret diffusable2010.pdf
51. Grandeur, décadence et possible renouveau du réseau ferroviaire secondaire français — Géoconfluences
52. Rapport Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence
53. Allianz pro Schiene et Statista : Graphique: Investissements ferroviaires : la France a un train de retard
54. Hourrail, Comprendre le financement du rail français en 2 minutes
55. Les données publiées par l'association européenne des gestionnaires d'infrastructure (PRIME), 2023
56. Longueur des voies ferrées en France Statista
57. Communique petites lignes ferroviaires.pdf
58. Rapport Avenir du transport ferroviaire 15.02.2018
59. Ministères Aménagement du territoire Transition écologique, La loi d'orientation des mobilités
60. Gares de voyageurs, Données SNCF, https://data.sncf.com/explore/dataset/gares-de-voyageurs/information/?disjunctive.segment_drg.
61. Lavedurail, La France des gares perdues - Panorama des gares d'autrefois disparues
62. Contrat cadre du contrat de plan Etat-Region Nouvelle-Aquitaine 2021-2027.pdf
63. autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2022/02/avis-2022-009_vnc.pdf
64. <https://www.sncf-reseau.com/fr/finances>
65. Livret de diagnostic de l'atelier Ferroviaire de la Conférence "Ambition France Transports". Page 18
66. Rapport de l'Alliance Écologique et Sociale. Moins de routes, plus de trains
67. <https://www.laregionaujourd'hui.fr/thematique/transport/>
68. <https://www.laregion.fr/Montrejeau-Luchon-l-Occitanie-re-fait-siffler-le-train>
69. La Région Occitanie ne reconnaît pas la fermeture ou la réduction de guichets dans ses documents officiels, au contraire, elle s'engage à maintenir un service de proximité. Cependant, des associations locales dénoncent des fermetures et une réduction des horaires dans certaines gares, comme à Rodez ou à Assier (dont le guichet est ouvert seulement le matin en semaine). Les raisons sont variées et soulignent la nécessité d'une meilleure gestion (et de plus de financement) pour assurer la continuité du service public ferroviaire de proximité, <https://www.ter.sncf.com/occitanie/se-deplacer/gares/assier-87613075>
70. Communiqué de presse de Confluence Rail Avenir 47, <https://convergence-nationale-rail.fr/wp-content/uploads/2025/04/Communique-Confluence-Rail-Avenir-47-PORT-STE-MARIE.pdf>
71. Les Français et leur perception du secteur des transports - Toluna
72. REPORTAGE. « C'est un mode de transport d'avenir » : le train renaît dans les Pyrénées
73. Assemblée nationale (mai, 2023), Revitalisation pérenne des lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire [Dossier législatif]: Revitalisation pérenne des lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire [Dossier législatif en version dépliée] - Assemblée nationale
74. La réouverture de la ligne Montrejeau-Luchon, petite voie vers la relance des trains régionaux
75. ladepeche.fr, "Promesse tenue" Luchon retrouve son train après 10 ans d'absence : 2000 passagers et une foule en liesse pour la réouverture
76. Les Echos, Réouverture riche en symboles d'une petite ligne de train dans les Pyrénées
77. Reportage à Tarbes, Immersion dans la construction du train à hydrogène français
78. Dans les Pyrénées, cette ligne de train de la vallée de Luchon rouvre après 10 ans de fermeture
79. "Petites lignes, grande cause I", 4.000 km de petites lignes de train menacés, Carole Delga monte au créneau

-
80. Contribution du groupe SNCF à la conférence de financement des mobilités 2025 « Ambition France Transports » [contribution de la sncf-ambition france transports.pdf](#)
81. 13,9 % du réseau ferroviaire avait atteint ou dépassé sa durée de vie théorique en 2023.
82. Contribution du groupe SNCF à la conférence de financement des mobilités 2025 « Ambition France Transports » [contribution de la sncf-ambition france transports.pdf](#)
83. La SNCF gère quotidiennement 15 000 trains gérés. Source : <https://www.groupe-sncf.com/medias-publics/2025-04/rapport-annuel-integre-2024.pdf>
- La SNCF a transporté 1,2 milliard de voyageurs en 2019, une valeur constante depuis 2016, soit plus de 3 millions de voyageurs chaque jour. Source : [Open data SNCF](#)
- Ainsi, si 5 000 trains sur 15 000 sont concernés.
84. Les TER transportent environ 1 million de voyageurs par jour en France. Si 2 000 trains quotidiens sont affectés, cela représente plusieurs centaines de milliers de voyageurs pénalisés chaque jour (selon le taux de remplissage moyen des TER).
85. [bilan ferroviaire 2023 essentiel-1.pdf](#)
86. Etude de Ying Zhou, The Impact of Transportation Disadvantage on Healthcare Access, Clemson University, 2019. [The Impact of Transportation Disadvantage on Healthcare Access](#)
87. Au sein de l'Union Européenne, les accidents routiers représentent 97 % de tous les décès liés aux transports. Source : [Transport Safety Performance in the EU - A Statistical Overview - ETSC](#)
88. Rapport de l'Alliance Écologique et Sociale. [Moins de routes, plus de trains](#)
89. En France, la voiture a blessé 68 301 personnes en 2023, pour le train c'était 33. Source : [Accidents dans les transports | Chiffres clés des transports 2025](#)
90. D'après une étude australienne d'Alexa Delbosc et Graham Currie, The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being, Journal of Transport Geography, Volume 19, Issue 6, 2011, Pages 1130-1137, ISSN 0966-6923, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.04.005>
91. [Émissions de gaz à effet de serre du transport | Chiffres clés des transports 2025](#)
92. Plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports est dû à la voiture.
93. Ademe et Cerema, [Territoires ruraux et périurbains : Des clés pour réussir son projet de mobilité](#)
94. Rapport de l'Alliance Écologique et Sociale. [Moins de routes, plus de trains](#)
95. Rapport annuel de la Cour des comptes - <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/68851>
96. Baromètre mobilités, 2025
97. Rapport annuel de la Cour des comptes - <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/68851>
98. SNCF Réseau - <https://www.sncf-reseau.com/fr/developpement-durable/changement-climatique-strategie-dadaptation-sncf-reseau>
99. Oxfam France, 2025, 19 mesures de justice fiscale pour renflouer les caisses de l'Etat et apaiser le pays [Budget 2026 : 19 mesures de justice fiscale pour renflouer les caisses de l'Etat et apaiser le pays - Oxfam France](#)
-