



FONDATION  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

Réforme ferroviaire et loi Mobilité, la FNH dresse la feuille de route à suivre pour un renouveau du rail

- ✓ La reprise intégrale de la dette par l'Etat
- ✓ La modernisation des trains de voyageurs pour une compétitivité réelle face à la route et à l'aérien
- ✓ La relance du fret ferroviaire

# Sommaire

Edito de Audrey Pulvar, présidente de la Fondation pour la Nature et l'Homme

Quelques repères chiffrés

Pourquoi faut-il une reprise intégrale la dette de la SNCF par l'Etat ?

Comment donner aux trains de voyageurs les moyens d'une réelle compétitivité face à la route et à l'aérien

- Investir dans les trains classiques, de jour et de nuit : 3 milliards par an pour moderniser le réseau ferroviaire
- Associer les usagers à un débat démocratique sur l'avenir des petites lignes
- Mettre en place les connections train-vélo : 200 000 places de stationnement dans les gares
- Evaluer/ mesurer les impacts environnementaux du transport ferroviaire

Comment impulser la relance du fret ferroviaire

- Garantir l'équité fiscale entre les modes ferroviaire et routiers : supprimer les niches fiscales du transport routier

# Audrey Pulvar

## « *Le renouveau du rail, un enjeu stratégique pour réussir la transition écologique* »

Le ferroviaire est l'un de nos meilleurs alliés pour mener une transition écologique économiquement efficace, socialement juste et territorialement équitable. Et pourtant, les choix politiques successifs privilégiant le développement du réseau routier ont conduit au recul du train. La dette qui l'étouffe et les dysfonctionnements qui en découlent détournent les voyageurs du rail vers la route, et ont accéléré l'effondrement du fret : le rail peine aujourd'hui à prouver son domaine de pertinence, alors que son potentiel, écologique, économique, pour l'avenir des territoires, est une évidence pour toutes et tous, une évidence.

En effet, les défaillances du rail impactent profondément l'empreinte écologique de l'ensemble du secteur des transports, qui est un émetteur croissant de gaz à effet de serre en France<sup>1</sup>. La modernisation du ferroviaire est devenu dès lors une condition pour atteindre les objectifs climat dans des conditions favorables au développement économique des territoires et acceptables pour la population.

Pour s'inscrire dans la trajectoire de l'Accord de Paris, on ne peut pas faire l'impasse sur le rail, qui doit devenir la colonne vertébrale du nouveau système de mobilité. Cela passe par un plan de relance du fret ferroviaire, et par un plan de modernisation des trains voyageurs, de jour comme de nuit : évaluation démocratique des besoins, innovations, développement des services à bord, intermodalités (train-tram- autopartage-vélo...).

**La réforme ferroviaire doit donc aller bien au-delà de la réforme de la SNCF.** Le déficit d'avenir du secteur ferroviaire en France réduit actuellement trop le débat social à la défense des acquis, alimentant le conflit social. Il est urgent de sortir de l'ornière et de remettre en perspective ce conflit qui ne doit pas faire oublier l'importance du transport ferroviaire pour répondre aux défis de long terme. D'autant que c'est à travers une ambition partagée que s'apaisera le conflit social.

Le gouvernement doit redonner un élan positif à ce mode de transport en se basant sur son potentiel écologique, son rôle structurant pour l'équilibre des territoires, et son ouverture sur l'Europe. La FNH livre sa contribution pour y parvenir.

---

<sup>1</sup> Cf. bilan GES 2018 paru en janvier : le secteur des transports représente 29% des émissions de GES en France et celles-ci continuent d'augmenter.

# Quelques repères chiffrés

- ✓ Environ 90 % du transport de marchandises est effectué par voie routière le rendant à lui seul responsable de 93 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur.
- ✓ Plus de 87 % des distances parcourues chaque année le sont en voiture.
- ✓ En 2016, près de 1,2 milliard de voyageurs (soit environ 3,2 millions de voyageurs par jour) ont pris le train, très majoritairement les trains du quotidien (TER et Transilien)
- ✓ Le développement du TGV et des TER dans les années 1990 et 2000 a permis au train d'atteindre 10 % de part modale en 2011 (contre 7,1% en 1995). Depuis ce léger rebond, la tendance est de nouveau à la baisse.
- ✓ Pour chaque voyageur, le niveau d'émission de CO<sub>2</sub> du train est imbattable : 8,4g de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru, contre 45g pour l'autocar et 168g pour l'avion<sup>3</sup>.
- ✓ Entre 1990 et 2015, la France a investi 276 milliards d'euros dans les routes contre 78 milliards d'euros pour le réseau SNCF.
- ✓ Entre 1930 et 2014, le réseau ferroviaire français est passé de 62 000 kilomètre de lignes à moins de 29 000 km.

---

<sup>3</sup> Sources : Ministère de l'énergie, SNCF

# Pourquoi l'Etat doit reprendre intégralement la dette de la SNCF

---

Les défaillances du rail se font au détriment de l'empreinte écologique de l'ensemble du secteur des transports qui est un émetteur croissant de gaz à effet de serre en France<sup>5</sup>. Là où le train déraile, c'est la route, ou l'aérien qui prend le relai<sup>6</sup>. La stratégie pour l'avenir des mobilités ne peut ignorer ni la concurrence entre les modes, ni la responsabilité des pouvoirs publics, dans le cadre de la transition écologique, pour donner la priorité aux modes de transports les moins émetteurs, dont le train. **La priorité comptable de la France pour le transport ferroviaire doit donc être de lui redonner les moyens d'être compétitif par rapport à la route et à l'aérien.**

La reprise de la dette de la SNCF par l'Etat a été une des promesses phares du président de la République pendant sa campagne. Et pour cause, cette proposition a toute sa logique. Contrairement à l'Allemagne qui a repris la dette au moment de sa restructuration ferroviaire, la France l'a affectée à SNCF réseau, qui en finance le remboursement par des péages supportés par les activités (mobilité et fret). Leur augmentation se traduit par une hausse du coût des voyages et du fret. **La dette réduit de fait l'attractivité du rail dans un contexte de forte concurrence avec la route.**

Comparons de ce point de vue le rail avec la route. Le financement des infrastructures routières est, en dehors des autoroutes concédées, porté par les administrations. Il n'est pourtant nulle part question de « dette routière » ! Entre 1990 et 2015, la France a investi 397 milliards d'euros dans les infrastructures terrestres, dont près de 70% pour les routes (276 milliards d'euros), environ 20% pour le réseau SNCF (78 milliards d'euros) ... Quel serait le niveau d'une « dette routière » si l'on avait voulu procéder comme dans le ferroviaire ? Poser cette simple question, suffit à comprendre le caractère pour le moins conventionnel de la dette ferroviaire.

La FNH préconise donc tout simplement de retransférer cette dette à l'Etat. La reprise de la dette de la SNCF par l'Etat aura peu de conséquences car en réalité la dette ferroviaire est déjà de fait garantie par l'Etat. Cette mesure n'aurait en outre qu'une très faible répercussion sur le déficit public<sup>7</sup>. Si les charges d'exploitation sont inchangées, et entièrement reprises par l'Etat comme les frais financiers, la hausse du déficit public, toutes choses égales par ailleurs, serait au total de l'ordre de 3 milliards d'euros<sup>8</sup>, soit 0,13 % du PIB.

❖ *Pour en savoir plus, lire l'analyse d'Alain Grandjean, membre du Conseil scientifique de la FNH : <https://alaingrandjean.fr/2018/04/17/investir-rail-ardente-obligation-transition-energetique/>*

---

<sup>5</sup> Cf. bilan GES 2018 paru en janvier : le secteur des transports représente 29% des émissions de GES en France et celles-ci continuent d'augmenter.

<sup>6</sup> Cf. bilan ARAFER 2017

<sup>7</sup> Le seul impact serait les frais financiers, mais au coût de la dette actuelle, soit environ 1,5 milliards d'euros (0,06% du PIB).

<sup>8</sup> Rapport Spinetta p26

# Comment donner aux trains de voyageurs les moyens d'une réelle compétitivité face à la route et à l'aérien

---

Le Conseil économique, social et environnemental (CESE), a émis en février 2018 un avis alarmant sur l'application de la loi de transition énergétique votée en 2015 : les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la France, de 40 % d'ici à 2030 et de 75 % à l'horizon 2050, seront inatteignables en l'absence d'investissements majeurs, notamment dans les alternatives au transport routier individuel. Miser sur le potentiel écologique du train n'est pas une option, mais bien une condition de la transition écologique !

La modernisation du système ferroviaire passera par un Pacte national ambitieux, mais également par une appropriation par les régions du potentiel ferroviaire pour participer à la transformation des mobilités. Le train et les gares sont les éléments clés d'un système multimodal, qui doit se connecter aux transports urbains et aux modes actifs comme le vélo.

***Investir, Associer les usagers, Garantir les connexions trains-vélo et Evaluer les impacts environnementaux* sont les 4 propositions portées par la FNH pour moderniser et revaloriser le transport ferroviaire voyageurs.**

## **1. INVESTIR dans les trains classiques, de jour et de nuit**

### ***3 milliards par an pour moderniser le réseau ferroviaire***

Hors ligne à grande vitesses, le réseau ferroviaire pâtit d'un désengagement financier et d'une absence d'ambition, et ce depuis de trop nombreuses années : vieillissement des rames, horaires inadaptés, retards... Le train perd peu à peu de son attractivité par rapport à la route, faute d'investissement suffisant de la SNCF et de l'Etat, qui n'ont pas mesuré les impacts en termes d'accès à la mobilité pour tous, ni mesuré les pertes économiques engendrées pour les territoires.

Le développement du TGV et des TER dans les années 1990 et 2000 a permis au train d'atteindre 10 % de part modale en 2011 (contre 7,1% en 1995). Depuis ce léger rebond, la tendance est de nouveau à la baisse. La fréquentation des trains de voyageurs recule alors que celle des autres modes de transport (voiture particulière, avion, autocar) progresse.

Pourtant, la demande de trains voyageurs est là, entre TGV et TER, porteuse de fortes réserves de croissance pour des trains à 160 km/h voire plus, face à des voitures et des cars, limités, eux, à 80 ou 110km/h, contraints à des recharges s'ils sont électriques : déplacements occasionnels, activités de loisirs, découverte touristique et culturelle de la France, trains de nuit...

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), publié en février 2018, pose les bases de la programmation du financement des infrastructures de transport, qui sera au cœur de la loi Mobilité. Considérant la transition écologique comme un enjeu majeur, mais le report modal de la route vers le rail comme un échec, les experts du COI consacrent la priorité des investissements à la route. Ils prévoient ainsi (dans leur scénario central) deux fois plus de dépenses pour la route que pour le ferroviaire dans le cadre des Contrats de Plan Etats Régions, avec la réalisation de grands projets routiers, climaticides, qui se révéleront incompatibles avec la transition écologique.

**Il est indispensable de donner aujourd'hui la priorité aux modes les moins polluants, et donc au transport ferroviaire par rapport à la route. C'est la seule manière d'être cohérent avec les objectifs de lutte contre la pollution de l'air et de lutte contre le changement climatique.**

La réforme ferroviaire et la loi Mobilité, dotée d'une programmation dans les infrastructures, est une opportunité de donner les moyens nécessaires à la rénovation du rail et à la modernisation du réseau. Trois milliards d'euros sont nécessaire par an pour garantir la qualité du réseau ferroviaire.

Cet investissement doit permettre de développer les services, pensés en gamme d'offre, pour capter l'intérêt de nouveaux utilisateurs du réseau, notamment de professionnels du tourisme, d'affirmer et refonder, face à une voiture en constant renouvellement, une identité du train ancrée dans les territoires et leurs cultures.

- ❖ *Lien vers l'article sur les grands projets : <http://www.fondation-nature-homme.org/magazine/suite-labandon-de-notre-dame-des-landes-2018-lheure-de-verite-pour-les-grands-projets/>*
- ❖ *Cf. note en ligne sur notre site: <http://www.fondation-nature-homme.org/magazine/en-septembre-le-gouvernement-proposera-une-loi-mobilite-la-fnh-decrypte-pour-vous-deux/>*

## **2. ASSOCIER LES USAGERS au débat sur l'avenir des petites lignes**

### ***Mise en place de comités de suivi des dessertes des petites lignes***

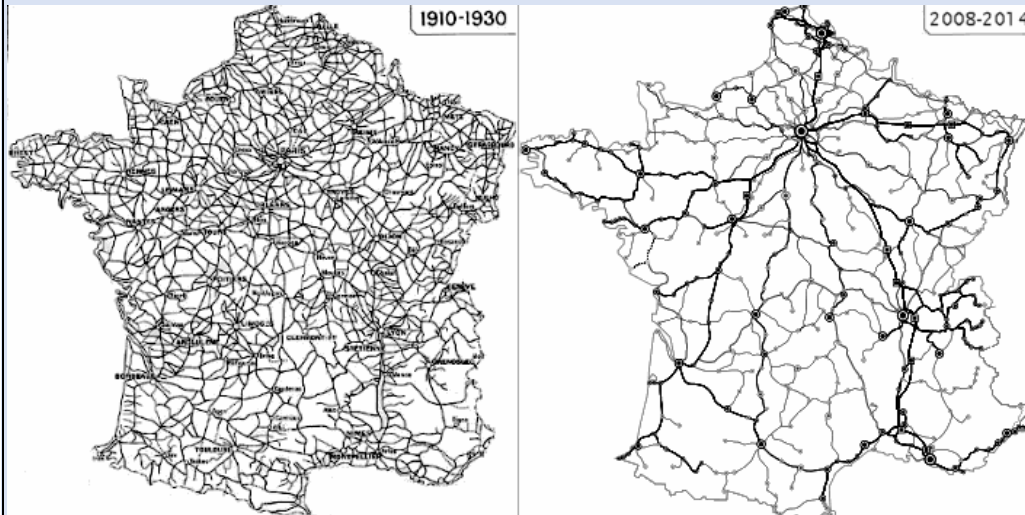
L'ouverture à la concurrence doit s'accompagner d'une évolution des modalités de maintien et fermetures de lignes : une évaluation des lignes ferroviaires secondaires, de leur potentiel et de leur impact écologique est requise. Elle devra être multicritères, s'appuyer sur un dispositif de concertation associant les collectivités et les usagers, et être cohérente avec les diagnostics et stratégies déplacements et mobilité des territoires.

Ce sont les voyageurs et les territoires qui sont en capacité, ensemble, de décider de l'avenir des petites lignes. Le débat sur la qualité du service public ferroviaire, engagé en mars 2018 par le gouvernement pour préparer la réforme, a mis en avant la nécessité de placer l'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers au cœur de la réforme ferroviaire :

« Associer les citoyens à l'élaboration et la prise de décisions est essentiel à la réussite de projets ayant un impact direct sur leur quotidien. Aussi, permettre la consultation et la représentation des usagers et clients et une des clés de la relance du transport par train. »

Les comités de suivi des dessertes prévus par le projet de loi « pacte ferroviaire » répondent ainsi à une attente citoyenne.

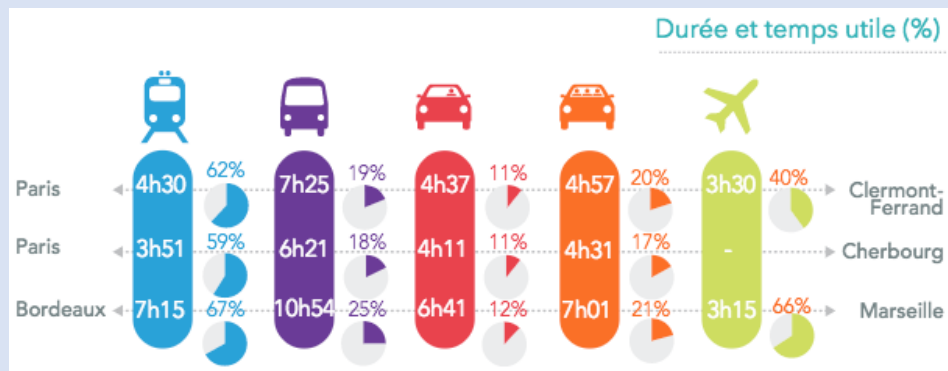
### Disparition des « petites lignes » et concentration du réseau autour des LGV : vers une France à deux vitesses ?



Entre 1930 et 2014, le réseau ferroviaire français est passé de 62 000 kilomètre de lignes à moins de 29 000, se resserrant autour des grandes agglomérations alors que les petites lignes ont un rôle structurant pour les territoires, et renforçant les déséquilibres entre zones urbaines et zones rurales. Le manque d'entretien, les retards, la vitesse réduite, expliquent en partie que certains utilisateurs se détournent des petites lignes.

Un trajet en train permet pourtant de maximiser l'utilité de son temps de voyage. Le temps utile représente en moyenne : de 60 à 70% du temps total de transport pour un trajet en INTERCITÉS, de 20 à 25% pour l'autocar, autour de 10% pour la voiture, de 40 à 70% pour l'avion.

Sur le parcours Clermont-Ferrand – Paris détaillé ci-dessous, le train présente le meilleur ratio temps de voyage et temps utile.<sup>9</sup>



<sup>9</sup> <http://www.carbone4.com/wp-content/uploads/2017/06/Plaquette-SNCF-Intercite%CC%81s.pdf>



### **3. Garantir les connections train-vélo**

#### ***200 000 places de stationnement vélo dans les gares***

On recense près de 3 000 gares et haltes ferroviaires exploitées, si bien que près de 90% de la population française réside à moins de 10 km d'une gare ferroviaire. Cet atout doit être exploité !

La Loi ferroviaire et la loi mobilité doivent permettre de faire des gares un lieu d'intermodalité, des espaces d'information et de billettique multimodale. Elles sont également des espaces privilégiés pour stationner, ou trouver le moyen adapté de réaliser les derniers kilomètres, en vélo, covoiturage ou véhicule partagé.

- **Optimiser les rabattements vers les gares, tant piétonniers que cyclables, aires de covoiturage, stationnement pour véhicules partagés.**
- **Créer 200 000 places de stationnement vélo dans les gares ;**

Le transport « train + vélo » est le plus efficace en matière de réduction des émissions de GES car le report modal vient majoritairement de la voiture. Chaque place de stationnement vélo créé c'est en moyenne 2000 km de voiture évité chaque année (étude ADEME 2016).

Aux Pays-Bas (17 millions d'habitants), 444 000 places sont proposées pour les vélos dans les gares et près de 40% des clients du train y arrivent en pédalant. La France et ses 67 millions d'habitants ne compte pour le moment que 31 000 places (dont plus d'un quart en Ile-de-France) dans les gares et seulement 4,3% des clients SNCF y arrivent en pédalant.

### **4. EVALUER/ MESURER les impacts environnementaux du transport ferroviaire**

Le train est un moyen de transport particulièrement peu émetteur, en particulier par rapport à la voiture ou à l'aérien. Pour chaque voyageur, le niveau d'émission de CO<sub>2</sub> du train est imbattable : 8,4g de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru, contre 45g pour l'autocar et 168g pour l'avion<sup>10</sup> ! Pourtant le débat récent sur les lignes dites « petites », sur lesquelles les rames diesel sont pointées du doigt pour leur impact environnemental dès lors qu'elles sont sous utilisées, appelle à renforcer l'évaluation de leurs impacts.

Les motrices diesels effectuent aujourd'hui encore 20% de l'ensemble des voyages. Pour les lignes les moins fréquentées, le bilan environnemental pèse parfois plus lourd que le même trajet en autocar (jusqu'à 3 fois plus de GES que l'autocar). Cette estimation n'est valable que pour les trains très peu fréquentés. C'est donc bien en vidant les trains qu'on les rend moins écologiques !

**La FNH recommande le renforcement des outils d'évaluation de l'impact des locomotives diesel et du train en général :**

- **L'instauration d'un suivi des consommations électriques et de carburants fossiles ;**
- **L'évaluation des potentiels de réduction de ces impacts par la modification des conditions de circulation (horaires, fréquences, dessertes, billettique) ;**

---

<sup>10</sup> Sources : Ministère de l'énergie, SNCF.

- L'évaluation des potentiels offert par les innovations technologiques (automatisation, nouvelles motorisations). La FNH soutient la recommandation du Conseil d'orientation des infrastructures d'étudier le potentiel offert par les rames de train fonctionnant à l'hydrogène, afin de ne pas enfermer les lignes dites « petites » dans le piège diesel.

# Comment impulser la relance du fret ferroviaire ?

---

Aujourd'hui le fret ferroviaire représente à peine 10% du transport de marchandises, alors même que les tonnes-kilomètres transportées ont crû de plus de 70 % en 25 ans. Bilan, les camions représentent à eux seuls plus d'un quart des émissions de GES en France et la moitié des particules fines dans les zones concernées par le contentieux européen sur la pollution de l'air.

**Comment en est-on arrivé là ?** La baisse permanente du fret depuis 2007 est le résultat du phénomène de désindustrialisation, d'une rénovation insuffisante du réseau mais surtout, les choix politiques successifs ont avantagé le fret routier : abandon de l'écotaxe, suppression de subventions, impossibilité de réaliser des plateformes de déchargement... et rachat par la SNCF de Geodis en 2008, qui en a fait le leader de la logistique par camion et l'a conduit, de fait, à délaisser le fret ferroviaire.

Le Plan fret préparé par le gouvernement doit permettre de renforcer le mode ferroviaire en priorité sur les axes lourds. La réhabilitation de son image et de sa qualité de service nécessite des investissements importants. Mais pas seulement : la pertinence des activités de fret ferroviaire pour les territoires, à l'échelle des Régions en particulier, doivent faire l'objet d'une attention toute particulière dans une optique de revitalisation des territoires.

**Avant tout, la relance du fret ferroviaire passe une équité fiscale entre les modes. Il est indispensable de redonner une compétitivité au ferroviaire.**

## **1. Garantir l'équité fiscale entre les modes ferroviaires et routier**

### ***Supprimer les niches fiscales du transport routier***

La suppression de l'exonération de TICPE gazole routier de marchandises pour les camions de plus de 7,5 tonnes est une mesure incontournable. C'est une priorité pour redonner une compétitivité au transport ferroviaire de marchandises.

Cette mesure pourra s'appuyer sur les arguments du rapport des experts du Conseil d'Orientation des infrastructures, dans son rapport publié le 1<sup>er</sup> février. « *Le manque à gagner pour la puissance publique que représente cette mesure fiscale est estimé à environ 900 M€ en 2017 pour les seuls PL (1,2 Md€ pour l'ensemble du périmètre transports), estiment les experts du COI. Sans réexamen du dispositif actuel, ce montant pourrait croître significativement avec l'augmentation du taux de la TICPE, prévue dans la loi de programmation des finances publiques 2018-2022, liée à l'alignement progressif de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence et à l'accélération de la trajectoire carbone (3,8 Md€ dont 3,2 Md€ pour les seuls PL) ».*

Un rattrapage de 6 cts de la TICPE du gazole professionnel (pour compenser les exonérations de 2 cts en 2016-17-18) procurera une recette de 480 millions d'€. La FNH soutient que les recettes de la TICPE doivent être destinées aux financements des infrastructures de transports les moins impactant pour l'environnement sur le long terme, et donc pourrait notamment financer le fret ferroviaire.