

PLAN DE RELANCE

TROIS PRIORITÉS POUR RELANCER LE FERROVIAIRE EN FRANCE

AOÛT 2020



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

Le chef de l'État a fait part de sa volonté, début juillet, de développer massivement le ferroviaire, fret, petites lignes et trains de nuit, dans le cadre du Plan de relance. Cette ambition, confirmée par le Premier ministre dans son discours de politique générale, intervient après des années de désinvestissement de l'État dans le ferroviaire, dans un contexte où l'avenir du ferroviaire ne semble même plus pensé en haut lieu, et alors que la SNCF annonce des pertes de recettes de 4 milliards liées à la crise du coronavirus.

Le chantier est donc immense. Il nécessitera des moyens conséquents, à la hauteur des enjeux : le ferroviaire a un rôle clé pour décarboner les transports, de marchandises et de voyageurs, pour les trajets, quotidiens, pour les longues distances en France et en Europe. Remettre les marchandises sur les rails et, pour les voyageurs, donner un avantage au train plutôt qu'à la route ou à l'avion est incontournable. Les mesures symboliques ou les aides financières ponctuelles ne suffiront pas. La stratégie de relance doit pouvoir combiner des mesures d'urgence mais aussi une vision et des investissements de long terme, pour redonner un rôle structurant à ce mode de transport pour l'économie et l'accessibilité des territoires. Le temps est donc venu de réinventer le ferroviaire, en complémentarité avec les autres modes – routier, vélo, transports collectifs – et en misant sur une gouvernance ouverte : la transformation du secteur, engagée avec la réforme ferroviaire en 2018, donne un rôle d'autant plus important aux régions.

La FNH précise dans cette note les conditions pour une relance ambitieuse du ferroviaire en France, en considérant les transports voyageurs du quotidien (petites lignes), les transports voyageurs longue distance (trains de nuit), et le transport de marchandises.

SOMMAIRE

POURQUOI LA RELANCE FERROVIAIRE NE PEUT PAS SE CONTENTER DE DEMI-MESURES. 4

Les atouts du ferroviaire pour la transition écologique 5

- ▶ Un mode de transport peu émetteur. 5
- ▶ Les solutions pour améliorer le bilan carbone des trains sont disponibles. 6

Les atouts du ferroviaire pour l'économie 6

- ▶ Le train est un maillon clé de l'intermodalité 6
- ▶ La relance du fret ferroviaire, une composante de la relance industrielle en France 6
- ▶ Le ferroviaire est un acteur clé du développement économique des territoires 6

Le temps est venu de définir une véritable stratégie de relance,
au-delà des mesures symboliques. 7

- ▶ Postcrise sociale et sanitaire, les difficultés du ferroviaire à l'issue du premier semestre 2020 . . 7
- ▶ Le secteur ferroviaire pâtit d'un manque de vision d'avenir. 7
- ▶ Un contexte propice à la relance du secteur ferroviaire 8

LES PRIORITÉS POUR UNE RELANCE FERROVIAIRE AMBITIEUSE 9

Fixer des objectifs ambitieux pour relancer le ferroviaire. 9

Investissement public : 3 milliards par an en plus pour le réseau ferroviaire,
le matériel roulant et le soutien à l'activité 10

Un plan d'action pour favoriser l'intermodalité train-vélo. 12

- ▶ Cela impose trois mesures phares 12



© Kabelleger - David Gubler

POURQUOI LA RELANCE FERROVIAIRE NE PEUT PAS SE CONTENTER DE DEMI-MESURES

Les atouts du mode ferroviaire pour la transition écologique et la cohésion des territoires ont été depuis de trop nombreuses années sous-estimés par l'État, qui a largement désinvesti ce mode. Il a centralisé les investissements sur les lignes à grande vitesse, au détriment des lignes dites "petites", abandonnant les trains de nuit, laissant lentement l'activité de fret tomber jusqu'à son plus bas niveau. L'équilibre des territoires a été profondément transformé, et l'accès à la mobilité en est fragilisé.

Les atouts du ferroviaire pour décarboner l'économie et relancer l'industrie sont aujourd'hui mis en avant par le gouvernement et le président de la République lui-même en vue du Plan de relance. Ils devront être considérés pleinement pour que ce mode de transport trouve sa juste place dans un système de mobilité décarboné. Le secteur des transports représente 30 % des émissions de GES en France et est l'un des contributeurs majeurs à la pollution de l'air. La décarbonation du secteur est urgente et appelle à mobiliser pleinement toutes les solutions disponibles. C'est l'enjeu de la relance ferroviaire.

Les atouts du ferroviaire pour la transition écologique

Le ferroviaire se caractérise par un niveau d'émission de CO₂ particulièrement faible par kilomètre parcouru, pour les passagers comme pour les marchandises. De plus, les solutions pour réduire encore cet impact sont disponibles. Et, surtout, le ferroviaire, par la densité et la capacité de son réseau, pourra gagner des parts modales sur les modes les plus polluants, à savoir la route et l'aérien. A une condition, qu'il mise sur l'intermodalité : le fret ferroviaire est complémentaire à la route, le train de voyageurs au vélo et aux voitures partagées.

Un mode de transport peu émetteur

Le mode ferroviaire est particulièrement performant du point de vue environnemental : il représente seulement 0,4% des émissions de GES des transports pour 11% des voyageurs et 9% des marchandises transportés.

VOYAGEURS/ UN AVANTAGE COMPÉTITIF INDÉNIABLE

Émissions d'un voyageur SNCF parcourant 1 km en 2019¹ :

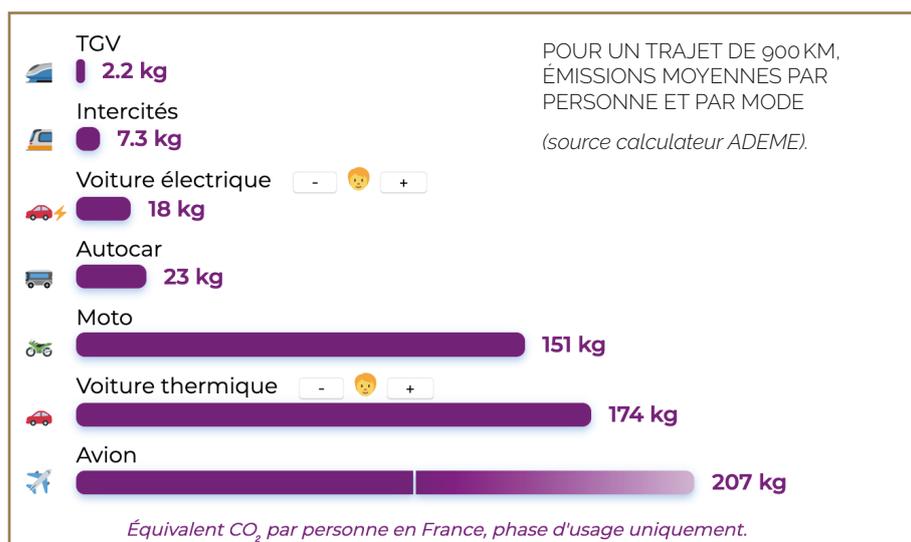
- ▶ TGV : 1,9g CO₂eq
- ▶ Intercités : 5,7g CO₂eq
- ▶ Thalys : 13,7g CO₂eq
- ▶ Transilien / RER : 4,5g CO₂eq
- ▶ TER : 26,5g CO₂eq

FRET / LE FRET FERROVIAIRE REPRÉSENTE 9% DU TRAFIC, MAIS SEULEMENT 0,3% DES ÉMISSIONS DE CO₂.

A la tonne kilomètre transportée, le rail émet 8 fois moins de particules nocives que la route, consomme 6 fois moins d'énergie et émet 9 fois moins de CO₂.

Le transport de marchandises, largement dominé par le routier, pèse pour 10% des émissions de CO₂ nationales. La relance du fret ferroviaire, en gagnant des parts sur la route, est donc un véritable levier de réduction des émissions de CO₂.

Selon la coalition d'acteurs 4F², le doublement de la part du marché du fret, de 9 à 18%, dans un marché en progression de 20% d'ici 2030, produirait un gain d'externalités négatives estimé à 9 Md€ sur 10 ans, puis à partir de 2030 à ~1,5 Md€ par an.



1 — Source SNCF, ADEME

2 — [Propositions pour un plan de relance du fret ferroviaire](#), 4F, juin 2020.

Les solutions pour améliorer le bilan carbone des trains sont disponibles

La réduction de l'impact environnemental (émissions de CO₂ et consommation de carburants fossiles) des trains qui roulent au diesel est un des objectifs visés par la SNCF. D'ici 2035, l'opérateur envisage de supprimer les trains diesel. Cela concerne essentiellement les trains régionaux. Un objectif ambitieux, puisque 20% des trains roulent au diesel aujourd'hui et que 85% des petites lignes ne sont pas électrifiées. L'atteinte de cet objectif ne devra pas se faire en supprimant des trains ! Il est donc décisif de mettre les moyens pour une électrification légère des lignes, avec des motrices hybrides³ et de déployer les carburants alternatifs : biogaz et hydrogène. Le déploiement de cette dernière solution doit pouvoir s'appuyer sur les énergies renouvelables pour garantir l'intérêt écologique de cette solution énergétique, aujourd'hui majoritairement dépendante du gaz.

Les atouts du ferroviaire pour l'économie

Le train est un maillon clé de l'intermodalité

L'atout environnemental du train sera d'autant plus fort s'il gagne des parts modales sur la route et sur l'aérien. A chaque recul du ferroviaire par rapport aux modes les plus polluants, l'empreinte environnementale des transports, marchandises et voyageurs, s'alourdit.

Pour gagner des parts modales sur la voiture ou l'avion, le ferroviaire doit s'inscrire dans une vision intermodale de la mobilité. Le ferroviaire a une plus value en complément des autres modes. Pour les voyageurs, le train gagnera des passagers en favorisant le stationnement vélo, les services de réparation en gare, l'emport des vélos dans les trains par exemple, mais également un accès facilité aux transports collectifs, aux voitures partagées. Plus généralement les gares sont un lieu privilégié qui doit permettre d'accéder aux différents services de mobilité, de la bil-

lettique au dernier kilomètre. Il est donc temps que la vente d'un billet SNCF en ligne apporte une information sur l'ensemble des modes disponibles en gare, et non uniquement sur la possibilité de louer une voiture particulière. Par ailleurs, pour offrir aux voyageurs une alternative peu carbonée à l'avion, le train de nuit doit déployer son réseau en transversal en France et vers l'Europe et moderniser son offre de services (petits-déjeuner, couchette business...).

La relance du fret ferroviaire, une composante de la relance industrielle en France

Pour les marchandises, la complémentarité entre les modes se traduit par la priorité mise sur le transport combiné, mais aussi sur le développement des livraisons à vélo pour les derniers kilomètres.

Mais une hausse continue du trafic de marchandises est incompatible avec les objectifs climat et la réduction drastique d'émissions de gaz à effet de serre que doit s'imposer le secteur. Pour le fret, la transition écologique implique une réduction globale du trafic. Celle-ci sera induite par des dynamiques de relocalisation (pour l'agriculture par exemple) et d'optimisation des flux. Pour contribuer pleinement à la décarbonation de l'économie, le ferroviaire doit donc pour se relancer gagner des parts modales sur le routier, dont il est urgent d'entamer la baisse progressive. Il ne s'agit pas d'opposer les modes mais bien de créer un juste équilibre et une nouvelle complémentarité. Le redéploiement du fret sera ainsi étroitement lié aussi au développement industriel et aux orientations données par le plan de relance 2020.

Le ferroviaire est un acteur clé du développement économique des territoires

Enfin, le ferroviaire est un secteur stratégique pour l'économie bas carbone en France et en Europe. Au niveau des territoires, il est pourvoyeur d'emplois non délocalisables. Par ailleurs, le dimensionnement du réseau est un élément fondamental de l'équilibre des territoires et de leur accessibilité.

3 — Les motrices hybrides s'adaptent aux lignes partiellement électrifiées, afin d'éviter le surcoût lié à l'électrification des ouvrages d'art, tout en permettant de réduire la consommation de carburants fossiles de manière immédiate.

La politique d'achat de la SNCF représente 11 Md€ d'achats réalisés dans toutes les régions de France auprès de 22 949 entreprises, dont 16 000 PME. Ces achats génèrent 294 000 emplois au total. Les trois principaux secteurs couverts sont les services d'architecture, d'ingénierie, le commerce de gros, la construction de bureaux.

EN QUELQUES CHIFFRES :

- ▶ SNCF : 150 000 emplois directs, qui couvrent 150 métiers.
- ▶ Activité de fret ferroviaire : 15 000 emplois tous opérateurs confondus, dont 4 000 pour la SNCF.

Le temps est venu de définir une véritable stratégie de relance, au-delà des mesures symboliques

Postcrise sociale et sanitaire, les difficultés du ferroviaire à l'issue du premier semestre 2020

La crise sanitaire inflige de lourdes pertes à la SNCF mais a également démontré l'intérêt vital du ferroviaire au niveau national et européen.

IMPACT DE LA CRISE DU CORONAVIRUS EN QUELQUES CHIFFRES⁴ :

- ▶ 4 milliards d'euros de pertes de chiffre d'affaires pour la SNCF en juillet, auxquels s'ajoute la perte de chiffre d'affaires liée à la grève de décembre 2019-janvier 2020, évaluée à 1 milliard d'euros.
- ▶ Le 21 juillet la SNCF annonçait le gel de 80 projets en Ile-de-France (l'arrivée de nouveaux trains sera notamment reportée sur plusieurs lignes).
- ▶ Pendant la période du confinement, seulement 7% des TGV ont roulé et ils n'ont transporté que 1% de la clientèle habituelle.
- ▶ Seul le fret a plutôt bien résisté, avec un taux d'activité supérieur à 60%.

Le retour à la normale sera lent, relativement aux prolongements de la crise sanitaire.

Le secteur ferroviaire pâtit d'un manque de vision d'avenir

L'État a investi 400 milliards d'euros dans les infrastructures de transport entre 1990 et 2015, dont 69,4% l'ont été pour les routes, contre 19,6% pour le réseau ferroviaire SNCF et 10% pour les réseaux ferrés urbains⁵. Ce sous-investissement dans le réseau ferroviaire a eu des conséquences significatives sur le service aux voyageurs en particulier pour les petites lignes : retards, suppressions de dessertes, fermeture de gares, puis de lignes...

La longueur totale des lignes ferroviaires exploitées a diminué de 11% au total entre 1996 et 2016⁶. Sur les 10 000 km de petites lignes, 6 500 km, soit les trois quarts des lignes, sont susceptibles d'être

concernés par des ralentissements, le risque de fermeture étant avéré pour 4 000 km, soit 40% du réseau⁷.

Depuis 2015, aucune ressource financière nouvelle et pérenne n'a été dégagée pour le maintien et l'attractivité des lignes de train, en particulier les petites lignes, qui sont accusées de coûter trop cher. Ce désinvestissement alimente la préférence de l'usage de la voiture individuelle par rapport au train.

Concernant le fret, la situation actuelle est catastrophique : alors que la loi Grenelle I visait le report modal pour que la part du fret non routier et non aérien atteigne 25% en 2022, la part du transport ferroviaire s'est effondrée depuis 2001, pour ne représenter que 9% du fret aujourd'hui.

4 — <https://www.railpassion.fr/reseaux-francais/systeme-ferroviaire-a-lheure-de-pandemie-2de-partie>

5 — Cf. dossier de l'Affaire du Siècle

6 — *Chiffres clés du transport – Edition 2018*, CGDD, mars 2018.

7 — [Rapport Philizot, 2019](#)

Cette situation contraste avec les dynamiques observées dans d'autres pays européens, comme l'Allemagne, l'Autriche, ou la Suisse, où le fret ferroviaire représente respectivement 18,32 et 35% des parts modales.

Le nombre de lignes de trains de nuit a décliné depuis les années 80 et l'arrivée du TGV, il n'en reste que 2 aujourd'hui. L'engagement de l'État pris en 2018 pour rénover les rames (30 millions d'euros) permettra sans doute d'éviter la disparition à très court terme des trains de nuit. Néanmoins, tout reste à faire pour sortir du diesel d'ici 10 ans, améliorer le service, s'ouvrir sur l'Europe... Plusieurs pays, comme l'Autriche, l'Allemagne, la Suède, la Finlande, l'Italie ont fait le choix de relancer les trains de nuit depuis plusieurs années, et rencontrent aujourd'hui un succès probant.

Qu'il s'agisse du fret, des petites lignes ou des trains, les logiques strictement comptables ont progressivement mis à mal l'appareil industriel et l'organisation humaine qui sous-tendent le ferroviaire. Dans ces trois domaines, le retard accusé par la France est désolant. Le débat sur la dette, arbitré en 2018 dans le cadre de la réforme ferroviaire, la grève générée par cette réforme, comme les excès du rapport Spinetta, ont largement illustré les limites d'une telle politique, au plus haut niveau de la SNCF et de l'État.

Cette situation interpelle la responsabilité de l'État, vis-à-vis du climat, des territoires et de l'accès à la mobilité. Dans son rapport annuel, le Haut conseil pour le climat s'interroge d'ailleurs sur le secteur ferroviaire et « l'alignement de l'action de l'État dans son rôle de gouvernance vis-à-vis des transformations structurelles portées par la SNBC⁸».

Un contexte propice à la relance du secteur ferroviaire

La réforme ferroviaire de 2018 renforce le rôle des Régions et favorise l'arrivée de nouveaux acteurs dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. La programmation des infrastructures, définie par la Loi d'orientation des mobilités votée en décembre 2019, rehausse la part du ferroviaire dans les investissements, à plus de 50%, en misant sur le renforcement du réseau dans les agglomérations notamment. De fait, la LOM ne fait que renvoyer le sujet ferroviaire à des échéances ultérieures : la stratégie de relance du fret ferroviaire prévue pour 2020, le rapport sur les trains de nuit en juin 2020 (non publié à ce jour), quand le sujet des petites lignes n'est pas traité. Néanmoins, les négociations ont été ouvertes entre l'État et les Régions.

L'émergence d'un acteur comme Railcoop avec ses projets novateurs pour les lignes transversales, ou la mobilisation de certaines régions, comme le Grand Est, pour redynamiser son réseau, illustrent le potentiel du ferroviaire. Les annonces en faveur de la relance du fret, avec la création de nouvelles autoroutes ferroviaires et le maintien du Perpignan-Rungis pourront alimenter cette dynamique si elles s'inscrivent dans une stratégie industrielle, territoriale et ouverte sur l'Europe ambitieuse. Le rôle de l'État sera clé.

Le plan de relance est donc le moment clé pour repositionner enfin favorablement ce secteur dans la politique industrielle et de mobilité. Pour cela des moyens conséquents sont attendus, mais ils devront s'adosser à une stratégie industrielle et de développement des territoires, avec une vraie volonté politique.

8 – [Climat, santé, mieux guérir, mieux prévenir](#), Haut Conseil pour le Climat avril 2020.



LES PRIORITÉS POUR UNE RELANCE FERROVIAIRE AMBITIEUSE

Fixer des objectifs ambitieux pour relancer le ferroviaire

La relance du ferroviaire impose une vision stratégique et des objectifs pour l'ensemble des opérateurs du secteur, dont la SNCF.

Pour le fret l'objectif fixé par les opérateurs ferroviaires (rapport de 4F, juin 2020) est de doubler leur part modale pour passer de 9% aujourd'hui à 18% d'ici 2030. Si cet objectif est inférieur aux 30% visés par l'Union européenne -ce qui permettrait de répondre efficacement aux objectifs climatiques- c'est parce qu'il prend en compte la situation particulièrement dégradée du fret aujourd'hui en France et le temps nécessaire à la réhabilitation du réseau.

Cette situation étant liée à l'inaction de l'État et de la SNCF, leur effort de rattrapage devra être d'autant plus important. **Tout doit être fait pour atteindre le plus rapidement possible le doublement de la part du fret ferroviaire, et anticiper les moyens nécessaires pour atteindre 30% de part modale d'ici 2035.**

Pour les trains de nuit, alors qu'il n'y a plus que deux lignes en circulation aujourd'hui, l'étude des usagers du collectif Oui au train de nuit, juge pertinent **le redéploiement du réseau autour d'une quinzaine de lignes d'ici 2030, notamment avec les lignes transversales, inexistantes aujourd'hui, et l'ouverture sur l'Europe.**

Pour les petites lignes, un objectif à court terme de maintien du réseau est nécessaire. La FNH appelle à instaurer un moratoire de 5 ans sur les petites lignes. Ce moratoire permettrait d'éviter la suppression de lignes sans concertation, logique qui prévaut depuis de nombreuses années, et de donner le temps de la concertation territoriale sur leur avenir.

Enfin la relance ferroviaire ne devra pas se faire au détriment des lignes Intercités de jour et des lignes grande vitesse, indispensables à la structuration du réseau.

Investissement public : 3 milliards par an en plus pour le réseau ferroviaire, le matériel roulant et le soutien à l'activité

La relance du ferroviaire est d'abord une question de moyens financiers, indispensables à la remise en état et à la modernisation du réseau. Le niveau et les modalités d'investissement seront le premier critère d'évaluation du plan de relance ferroviaire. Des moyens supplémentaires sont nécessaires pour renouveler le parc roulant et répondre à l'objectif de sortie des énergies fossiles.

En 2020, plus de 1650 chantiers sont programmés et 6,2 Md€ seront investis dans le réseau. Ainsi 1050 km de voies seront renouvelés et 500 aiguillages remplacés. Ces travaux sont notamment financés par SNCF Réseau, et en partie par l'État via l'Agence de financement des infrastructures (AFITF) et, à partir de 2020, selon une trajectoire définie par la Loi d'orientation des mobilités. L'AFITF est en effet dotée d'un budget d'environ 2,6 Md€ d'investissements par an global pour les projets d'infrastructures, pour un volume sur la période 2019-2023 de 13 Md€, dont entre 45% et 50% des crédits sont affectés au ferroviaire. L'AFITF devra dédier notamment 1,3

milliard d'euros pour remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires (Lyon, Toulouse, Ile-de-France, Aix-Marseille notamment) et doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains. Pour la modernisation des réseaux, dont le réseau ferroviaire, le montant est équivalent à 670 M€ par an depuis 10 ans, et qui devrait atteindre 850 M€ par an d'ici 2022 puis 930 M€ par an sur la période suivante, soit 31% d'accroissement par rapport à la décennie précédente.

La relance du ferroviaire exige des moyens additionnels conséquents ne serait-ce que pour le réseau. On peut estimer à 2 milliards d'euros supplémentaires par an le montant d'investissement public nécessaire en plus pour le réseau. A cela s'ajoute le besoin de renouvellement du matériel roulant : locomotives fret vieillissantes, nécessité de faire évoluer les motorisations sur les petites lignes, besoin de rames supplémentaires pour les trains de nuit. Au total le besoin d'investissement public supplémentaire atteindra 3 milliards. Ces budgets doivent mobiliser l'État et s'appuyer sur les fonds européens.

Les besoins estimés d'investissement public pour les 10 ans à venir sont les suivants :

 **1,8 Md€ par an pour la relance du fret ferroviaire.** L'investissement dans le réseau doit servir une véritable stratégie pour développer les autoroutes ferroviaires notamment à travers l'Europe, en favorisant les interconnexions, mais également le réseau territorial, en rénovant les lignes capillaires pour aller au plus près des chargeurs.

- ▶ 13 Md€¹⁰ sur 10 ans pour l'exploitation, la régénération et le développement du réseau (mise au gabarit).
- ▶ Selon l'estimation de la coalition des acteurs du fret ferroviaire (4F), 1 Md€ est nécessaire d'ici 2024 pour sauvegarder les conditions d'exploitation : régénération des lignes capillaires, voies de service, triages, et caténaires. Et 12 Md€ d'ici 2030 pour permettre le déve-

9 — L'AFITF est chargée de coordonner le financement de grands projets d'infrastructures de transport et dont la tutelle de l'État. <http://www.afitf.net/>

10 — Le chiffrage de 13 Md€ est lissé ici sur 10 ans.

loppement du trafic à travers la mise au gabarit de lignes.

- ▶ 350 M€¹¹ pour la modernisation et le renouvellement des parcs, décarboner les locomotives, déployer le train fret du futur (connectivité et automatisation), inventer de nouvelles solutions intermodales.
- ▶ 200 M€ pour soutenir l'activité, en particulier le transport combiné, mais aussi le wagon isolé, sont attendus, via la baisse des péages, les subventions et l'aide à la pince¹².



1 milliard par an pour les petites lignes.

Ces investissements sont à coordonner et à mutualiser avec ceux nécessaires au transport de marchandises.

- ▶ 750 M€ par an pendant 10 ans pour la modernisation du réseau. Ce chiffre s'appuie sur les estimations du rapport Philizot¹³ paru à l'automne 2019, et avec les recommandations de la Convention Citoyenne pour le Climat, qui préconise d'investir 600 M€ par an à partir de

2021-2022 puis 750M€ par an au-delà de 2025.

- ▶ 150 M€ pour le renouvellement des rames. Le prix d'une rame de train varie entre 8 et 15 millions d'euros (on compte un peu moins de 1900 rames diesel en France). Un investissement minimum sera nécessaire. Les investissements publics devant stimuler l'investissement privé pour répondre à la dynamique et au calendrier de renouvellement des flottes.
- ▶ 100 M€ pour la signalisation et la modernisation des gares.



150 M€ par an pour les trains de nuit.

La FNH soutient la proposition du collectif Oui au train de nuit, qui propose de créer 15 lignes de nuit à l'horizon 2030 pour relier les régions entre elles par des transversales, compléter l'offre TGV sur les trajets de plus de 750 km. 150 millions d'euros sont nécessaires pour la mise en circulation de nouvelles voitures (750 voitures neuves pour 40 trains) et le déploiement de services à bord.

L'ALLEMAGNE MISE SUR LE TRAIN POUR ATTEINDRE SES OBJECTIFS CLIMAT

Début 2020, l'Allemagne affichait son ambition : 86 milliards d'euros (62 milliards de la part de Berlin et 24 de celle du groupe ferroviaire) seront investis dans le rail sur 10 ans, pour rénover les 33 000 km de réseau. Ces investissements sont prévus dans le cadre du plan climat de l'Allemagne, adopté par le Parlement en décembre, et qui doit permettre au pays de réduire de 55 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à leur niveau de 1990.

Dans son plan de relance présenté en juin, l'opérateur ferroviaire allemand Deutsche Bahn annonce investir 1 milliard d'euros dans de nouveaux trains grande vitesse ICE. L'objectif est d'augmenter, dans les prochaines années, l'ensemble du parc longue distance de 20 % et de doubler le nombre de passagers dans les trains allemands d'ici 2030. L'entreprise a bénéficié d'une recapitalisation du gouvernement allemand, son unique actionnaire, à hauteur de 5 milliards d'euros début juin.

11 — Montant provisoire estimé, à partir du chiffrage de 4F, qui évalue le besoin à plus d'un milliard, et sur la base d'une prise en charge publique à 30 %.

12 — L'aide à la pince permet de couvrir le coût de la rupture de charge pour manipuler une caisse mobile d'un camion à un train, puis d'un train à un camion et de rendre le transport combiné plus attractif.

13 — Ce rapport n'a été publié que sous une version synthétique- dossier de presse- en février 2020.



Un plan d'action pour favoriser l'intermodalité train-vélo

Le système ferroviaire nécessite des moyens, donc des investissements, à partager entre collectivités territoriales, État et SNCF. Il est primordial de faire du train un outil de la multimodalité, c'est-à-dire de favoriser la cohabitation d'autres modes de transport, notamment le vélo. La SNCF doit se doter d'un plan vélo ambitieux, en mettant en place un certain nombre de mesures.

Cela impose trois mesures phares :

Le stationnement vélo en gare. Chaque gare de France devrait :

- ▶ être accessible via le réseau cyclable ;
- ▶ permettre de stationner son vélo de manière sécurisée ;
- ▶ proposer les services de réparation et location.

La Loi mobilité prévoit le développement de stationnement sécurisé dans les gares d'ici 2024. Cette échéance est trop tardive. L'équipement des gares mérite d'être accéléré et généralisé pour être une réalité dans chacune des 3000 gares de France d'ici 2022 au plus tard.

 **L'emport des vélos dans les trains** : le décret prévu dans la LOM à cet effet n'est toujours pas paru. Un nombre minimum de places vélo est attendu, sur une base de 2% du nombre de passagers, à rehausser en fonction du type de train et de la période (heures de pointe ou pas pour les déplacements du quotidien). Cette mesure est aussi une mesure de soutien au cyclotourisme et au tourisme vert en général. La France est l'une des premières destinations de cyclotourisme du monde. En 2018, elle comptait 7030 kilomètres d'itinéraires du réseau de vélo-route européen.

 **Améliorer les systèmes d'information** : indiquer, dès la réservation en ligne, la possibilité d'emport d'un vélo et la possibilité de stationnement. A l'heure actuelle seule la possibilité de louer une voiture en gare est proposée, ce qui est contre-productif.



Créée en 1990, la FNH est reconnue d'utilité publique, apolitique et non confessionnelle. Face au péril écologique et climatique, la FNH est convaincue qu'il faut engager une métamorphose de nos sociétés vers des modèles basés sur la préservation du patrimoine naturel, l'accès équitable aux ressources, la solidarité et le bien-être de tous les êtres humains.

Elle s'est donné pour mission d'engager la transition nécessaire pour y parvenir, en faisant émerger des solutions pérennes et en incitant au changement des comportements individuels et collectifs.

Justice sociale, nouveaux modèles économiques responsables et démocratie sont au cœur de toutes ses actions.

CONTACT

Marie Chéron, *responsable Mobilité* - m.cheron@fnh.org

