



Le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires



Président et rapporteurs

M. Peio Dufau, président

Député des Pyrénées-Atlantiques, SOC

M. Bérenger Cernon, co-rapporteur

Député de l'Essone, LFI-NFP

Mme Olga Givernet, co-rapporteuse

Députée de l'Ain, EPR



La mission en résumé

Le secteur ferroviaire français est exposé à une dégradation de son réseau en dépit des investissements dans sa régénération et sa modernisation. L'ouverture à la concurrence progressive des lignes à grande vitesse, des TER et des TET soulève ainsi des inquiétudes quant à la pérennité du modèle économique. En effet, la baisse des recettes de la SNCF, résultant de la concurrence, pourrait à terme menacer le système de péréquation entre les lignes rentables et les lignes déficitaires, compromettant ainsi les investissements dans le réseau et le maintien des dessertes territoriales.

Parallèlement, l'ouverture à la concurrence interroge la continuité des parcours et la billettique du fait du morcellement de l'offre ferroviaire, qui complexifie le quotidien des usagers. Or, l'objectif de doublement du trafic voyageur et du trafic fret, éléments clefs de l'aménagement du territoire et de la décarbonation des transports, se heurte à une insuffisance du report modal de la route vers le rail et de la disponibilité des sillons.

Dans ce contexte, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a confié, le 5 février 2025, aux députés Bérenger Cernon (LFI-NFP) et Olga Givernet (EPR), sous la présidence du député Peio Dufau (SOC), une mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs pour désenclaver les territoires et assurer leur développement économique dans un contexte de crise climatique.

La mission d'information étudie les efforts de régénération et de modernisation du réseau nécessaires ainsi que les modalités de financement. Elle évalue l'impact de l'ouverture à la concurrence sur le modèle économique ferroviaire et formule des solutions en vue de permettre le maintien des lignes de desserte fine du territoire qui sont essentielles pour assurer le développement économique local.

Forts de 26 auditions, les rapporteurs formulent 44 recommandations pour une véritable politique de transports au service des territoires et doter la France d'une stratégie ferroviaire de long terme.



Le train connaît un regain d'intérêt

Après avoir été longtemps délaissé, le train connaît un regain d'intérêt dans le contexte de décarbonation des transports.

Le transport ferroviaire apparaît comme un mode de transport crucial et porteur pour l'avenir à l'heure où l'urgence écologique irrigue tout projet d'infrastructure. Pourtant, les rapporteurs constatent que si la demande de mobilité ferroviaire ne cesse de croître, les difficultés structurelles et opérationnelles s'intensifient. En outre, si le transport de voyageurs connaît un regain d'intérêt, le transport de marchandises par rail est en net recul.

L'organisation du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national distingue, d'une part, les services dits conventionnés, à savoir les trains d'équilibre du territoire (TET) - ou Intercités de jour et de nuit - et les trains express régionaux (TER) et, d'autre part, les services dits librement organisés, à savoir essentiellement les trains à grande vitesse (TGV).

Le transport ferroviaire de fret distingue le transport massif sous forme de trains « entiers » du transport réalisé via des « wagons isolés ». Les premiers sont constitués d'un grand nombre de wagons allant d'un même point d'origine à une même destination. Les seconds constituent des wagons isolés provenant de plusieurs terminaux distincts avant la constitution de lots de wagons réalisés à travers un réseau de gares de massification et de triage.



Le transport ferroviaire au cœur de la stratégie de décarbonation

Depuis 1998, les transports sont les premiers contributeurs aux émissions nationales de gaz à effet de serre (GES).

Il s'agit du seul secteur où les émissions ont continué à progresser depuis 1990.

En 2023, ils représentent 34 % du total des émissions. Le transport routier est à l'origine de 94 % des émissions du secteur des transports. 53 % de ces émissions proviennent des voitures particulières.

Source : Service des données et études statistiques, Chiffres clés des transports, Édition 2025

Le transport ferroviaire ne représente que 0,3 % des émissions de GES nationales

Source : Autorité de régulation des transports, Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français, Juillet 2023

L'offre de transport de voyageurs s'est organisée autour de la grande vitesse

L'État est responsable de la structuration de l'offre des trains d'équilibre des territoires (TET). L'exploitation de ces trains, les lignes, les gares d'arrêt ainsi que la fréquence de passage des trains sont fixées par des conventions signées entre l'État et SNCF Voyageurs.

L'État verse également chaque année dans le cadre de la convention avec SNCF Voyageurs des compensations pour financer une partie du déficit d'exploitation de ces lignes ainsi que le programme pluriannuel de maintenance et de régénération du matériel roulant.

Exploités avec un matériel vieillissant et hétérogène pesant sur la fiabilité du matériel tout en alourdissant les charges de maintenance, les TET ont longtemps pâti d'une qualité d'offre dégradée. Toutefois, ils bénéficient aujourd'hui de perspectives attendues de relance.

Le réseau de nuit des Intercités, maillon pourtant essentiel à l'aménagement du territoire, a longtemps été délaissé par l'État.

En 2017, seules deux liaisons de nuit étaient encore exploitées en France. En 2020, les deux dernières lignes internationales, Paris-Venise et Hendaye-Lisbonne, ont été fermées au moment de la crise du Covid.

Outre la réduction de l'offre en train de nuit, le matériel roulant se caractérisait par une grande vétusté du fait de son ancienneté : le parc était composé de rames de type « Corail couchettes » datant des années 1970 et dont la durée de vie arrivait à échéance en 2019.



Le contexte européen favorable au développement du train de nuit et les préoccupations environnementales ont conduit la France à s'engager à son tour dans la **relance de son offre de train de nuit**. Si le Gouvernement a annoncé plusieurs mesures permettant de relancer le réseau avec l'ouverture de trois anciennes lignes intérieures et deux lignes internationales, cette reprise doit faire face aux difficultés posées par un matériel roulant vieillissant et des difficultés économiques posées par ce problème. Ainsi du fait de la décision du Gouvernement de supprimer les subventions versées à SNCF Voyageurs pour l'exploitation des lignes Paris-Berlin et Paris-Vienne, celles-ci cesseront de circuler à compter de la fin 2025.

Les transports express régionaux (TER) regroupent tous les transports régionaux par trains et par cars.

Depuis 1997 (ou 2002 selon les régions), ce sont les **régions qui sont responsables de l'offre de transport ferroviaire régionale** en leur qualité d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Les **conséquences du conventionnement par région ont été très positives** sur le niveau de fréquentation des TER. En effet, la fréquentation des trains régionaux a plus que doublé en vingt ans alors qu'elle était globalement orientée à la baisse dans les années 1990. **Toutefois, le réseau TER est loin de s'autofinancer**. Ainsi, les recettes des voyageurs ne couvriraient qu'entre 25 et 35 % des coûts de fonctionnement.

Pour assurer une alternative crédible à l'automobile pour les transports domicile-travail ou occasionnels, les rapporteurs recommandent d'augmenter la fréquence des trains tout au long de la journée.

Les chiffres du transport de voyageurs

En 2024, 114 milliards de voyageurs-kilomètres ont été transportés, soit une hausse de 6% par rapport à 2023 et de 14 % par rapport à 2019.

Augmentation de 11 % en 2024 par rapport à 2023 pour les services conventionnés interurbains (TER et Intercités)

En 2024, la fréquentation des services librement organisés (SLO), à savoir les trains à grande vitesse, a atteint 110 % de son niveau d'avant crise sanitaire grâce à une croissance annuelle de 4 %.

En 2024, 950 000 passagers ont emprunté les lignes intérieures de nuit, ce qui représente une hausse de 23 % par rapport à 2023.

Source : Service des données et études statistiques, Chiffres clés des transports, Édition 2025



La part modale du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire compte pour 11,4 % de l'ensemble des km parcourus en France, soit 4 fois moins que le nombre de km réalisés en voiture.

Source : Service des données et études statistiques, Chiffres clés des transports, Édition 2025

En Suisse, et en Allemagne la part modale du transport ferroviaire de voyageurs est de 20 %. En Autriche, la part représente 30 %.

Les mobilités de travail ne représentent que 20 % des déplacements réalisés en train.

Source : Forum Vies Mobiles

Le service librement organisé (SLO) concerne les trains qui parcourent de longues distances, souvent entre les villes et les régions de France et vers des destinations internationales. Les TGV ou équivalents sont les principaux types de trains utilisés pour le SLO.

Contrairement aux services conventionnés, les SLO sont exclusivement financés par les recettes commerciales, c'est-à-dire la vente de billets. S'ils ne reçoivent pas de subventions publiques pour leur exploitation, le déploiement du TGV en France a fait l'objet d'un fort soutien politique et financier de l'État notamment pour le financement des lignes à grande vitesse. Ce choix du « tout TGV » interroge aujourd'hui pour ses conséquences en matière d'aménagement du territoire.

En effet, le TGV, en favorisant les grands bassins de vie, a introduit une rupture dans le modèle ferroviaire français qui s'était construit sur un principe d'égalité de la desserte ferroviaire de tous les territoires au sein de la République. Aussi, les rapporteurs constatent un délaissement des « petites lignes » pourtant essentielles à l'aménagement du territoire, concomitant aux investissements réalisés dans la grande vitesse. Ils s'inquiètent, par ailleurs, du recul des dessertes effectives sur le réseau LGV.



La part modale du fret ferroviaire reste faible

Le fret ferroviaire est un enjeu fondamental en matière d'aménagement du territoire, d'environnement, de sécurité et de développement économique. Il contribue au désenclavement des territoires en permettant de les connecter avec les grandes places de marché. Il est une réponse au besoin logistique des entreprises installées sur les territoires.

Toutefois, le modèle du transport ferroviaire, notamment conventionnel, est marqué par d'importantes charges fixes qui pèsent sur sa compétitivité face au transport routier de marchandises. **Le développement du transport combiné rail-route permettrait de mieux concurrencer la route tout en proposant une offre plus adaptée aux besoins des chargeurs.**

L'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire domestiques intervenue en France en 2006, de manière anticipée par rapport au délai prévu par les règles européennes, a conduit à une déstabilisation de l'opérateur historique Fret SNCF.

Pour éviter une sanction de la Commission européenne pour aides d'État, la France a proposé un plan de « discontinuité » qui vise à séparer l'activité de Fret SNCF en deux sociétés, l'une consacrée à la maintenance des trains et l'autre au fret. La société Hexafret a repris au 1er janvier 2025 80 % de l'activité de Fret SNCF dans le cadre du plan de discontinuité. Elle devra ouvrir son capital à partir de 2026.

Selon les données de l'ART, en 2024, la part de marché de Fret SNCF s'établit à 42 % en tonnes.km, soit un volume de trafic inférieur de 23 % par rapport au niveau de 2022 alors que le trafic réalisé par les entreprises ferroviaires de fret rebondit en 2024 de 10 % par rapport au niveau de 2022.

Chiffres du transport de fret

Baisse de 43 % des volumes
transportés depuis 2000

Sur cinq ans, le transport
ferroviaire de marchandises sur le
territoire français a diminué de
2,8 % par an en moyenne.

En 2024, le trafic réalisé par les
entreprises ferroviaires de fret
rebondit de 10 points par rapport
à 2023 mais le niveau reste
toujours 10 points en deçà de
l'activité de 2021. Ce rebond de
l'activité est porté en premier lieu
par le transport combiné qui
progresses de 20 % en tonnes.km
contribuant à 85 % de la hausse
constatée par rapport à 2023. Le
transport conventionnel connaît
une croissance très faible entre
2023 et 2024.

La part modale du transport
ferroviaire de fret s'établit à 9 %
en 2023, contre 89 % au profit de
la route.



Les défis du financement et de la régénération du réseau

Enrayer le vieillissement et le risque d'obsolescence du réseau ferroviaire national structurant nécessitera d'importants efforts d'investissement en matière de régénération et de modernisation du réseau.

Si les trajectoires d'investissement actuelles ne sont pas revues à la hausse dès 2028, le gestionnaire de réseau devra faire face à une « spirale de paupérisation industrielle » selon l'ART. Les rapporteurs assurent que renoncer aux investissements nécessaires dans le réseau pourrait compromettre le développement de l'offre de transport des années à venir alors que la demande en train ira croissante et que le ferroviaire est la clef d'une décarbonation des transports réussie.

Les rapporteurs font le constat d'un manque de gouvernance et de pilotage du secteur ferroviaire. Or, la condition du succès des investissements qui devront être financés repose sur des engagements de long terme crédibles, pilotés et priorités. Une coordination des autorités organisatrices ferroviaires, en particulier des AOM régionales, serait également souhaitable et nécessaire estiment-ils.

Enrayer le vieillissement et moderniser le réseau structurant

Les rapporteurs s'accordent sur le fait que le montant minimum nécessaire pour enrayer le vieillissement du réseau structurant et le moderniser est évalué à 1,5 milliard d'euros supplémentaires à compter de 2028 pour atteindre 4,5 milliards d'euros d'investissements annuels.

Le groupe SNCF s'est engagé à financer 500 millions d'euros par an au titre de l'accélération demandée de 1,5 milliard d'euros annuels.

Il restera donc 1 milliard d'euros par an à financer à partir de 2028 pour la régénération et la modernisation du réseau structurant. Les dernières données disponibles n'intègrent pas le coût de l'adaptation du réseau structurant au changement climatique.



S'il fait consensus que le besoin d'investissement dans les infrastructures ferroviaires est conséquent et nécessaire, **il ne pourra être assumé seul par le gestionnaire d'infrastructure**. Comme le souligne l'ART, « la possibilité d'un autofinancement des investissements sur le réseau par le gestionnaire d'infrastructure apparaît hors de portée ». Il est donc **indispensable de trouver de nouvelles sources de financement** pour répondre aux besoins d'investissement désormais connus.

Selon les rapporteurs, le pire scénario ne serait pas tant celui d'un scénario d'investissements constants ou à la baisse, mais celui d'un scénario de l'incertitude, sans choix assumé sur ce qui pourrait continuer à être financé ou non. D'où l'importance de valider un scénario d'investissement dans la régénération et la modernisation du réseau avec un phasage et les ressources viables pour le financer sur le long terme et qui répondrait aux priorités suivantes :

- privilégier l'entretien et la modernisation du réseau existant et de ses infrastructures plutôt que le lancement de nouveaux projets d'ampleur coûteux et ne répondant qu'au besoin d'une partie de la population ;
- arbitrer les choix d'investissement en raisonnant à la fois en termes d'émission de CO2 et en consommation d'énergie car le train émet moins de carbone et consomme moins d'énergie ;
- valoriser le réseau ferroviaire et ses infrastructures comme un bien commun et non comme un coût pour la collectivité.

Les rapporteurs appellent ainsi à privilégier le **financement par la Caisse des dépôts** afin de garantir un pilotage national du programme d'investissements, en contrepartie d'un remboursement des sommes avancées à l'issue de la phase d'investissement afin d'éviter un emprunt consolidant de la dette. Ils proposent également la mise à **contribution du transport routier** via l'application pleine et entière de la directive « Eurovignette » et la mise en place d'une éco-contribution revisitée.



Le défi de l'adaptation au changement climatique

Le changement climatique constitue un enjeu majeur pour l'avenir du transport ferroviaire. Si ce mode de transport est reconnu pour sa faible empreinte carbone, son infrastructure et son matériel sont néanmoins exposés aux conséquences de plus en plus visibles du dérèglement climatique. La vulnérabilité du réseau aux aléas climatiques est accentuée par le vieillissement des infrastructures.

Face à cette réalité, l'adaptation constitue un impératif stratégique pour garantir la continuité du service public ferroviaire, la sécurité des circulations et la pérennité des infrastructures.

L'exemple de ligne Paris-Milan

En juillet 2025, la ligne Paris-Milan a été interrompue en raison d'une coulée de boue provoquée par de violents orages liés à la canicule. Cet événement est survenu quelques mois seulement après la réouverture de la ligne, le 31 mars 2025. La voie avait déjà subi, fin août 2023, un autre épisode d'intenses précipitations après une période de sécheresse, causant un éboulement majeur dans la vallée de la Maurienne. SNCF Réseau avait été contraint de suspendre la ligne pendant dix-neuf mois.



L'aménagement du territoire, angle mort de l'ouverture à la concurrence

L'ouverture de la concurrence sur la grande vitesse

Dans le modèle français fonctionnant en monopole, une forme de **péréquation** s'est mise en place concernant la grande vitesse : la bonne santé de certaines dessertes permettait de financer l'existence des autres.

Si le cadre n'évolue pas à court terme, **SNCF Voyageurs affirme qu'elle ne pourra plus assurer l'équilibre entre dessertes rentables et dessertes plus fragiles**. Elle sera aussi en difficulté pour remplacer les rames en fin de vie en rappelant que le coût d'une rame TGV est d'environ 35 millions d'euros, continuer à opérer les dessertes du territoire et participer au fonds de concours qui vient financer le réseau ferré structurant.

A l'inverse, les nouveaux opérateurs considèrent que l'arrivée de nouveaux entrants permettra d'augmenter l'offre ferroviaire.

Les rapporteurs recommandent d'aménager le cadre de l'ouverture à la concurrence pour préserver l'intérêt général en envisageant une meilleure articulation entre l'offre à grande vitesse et l'offre de TER, de mieux tenir compte des enjeux d'aménagement du territoire, et de mettre en place des conventionnements avec les régions.

L'ouverture de la concurrence en région

Les rapporteurs constatent que l'ouverture à la concurrence a permis de **mieux calibrer l'offre aux besoins par bassins de vie**. Toutefois, ils relèvent que sans coordination entre les régions, l'offre risque d'être morcelée avec des conséquences tant pour les usagers que pour les constructeurs.

Ainsi, plusieurs régions ont choisi de développer leur propre plateforme de vente sans que celles-ci soient interoperables avec les autres. De la même manière, les correspondances entre TER et TGV constituent un point de vigilance.

En ce qui concerne le matériel, ils recommandent de créer un organe en charge de la stratégie de commande de matériel roulant neuf.

Chiffres clés

Le parc roulant de la SNCF est composé de 360 TGV, dont 120 qui sont bénéficiaires, 120 déficitaires et 120 à l'équilibre.

70 rames concurrentes à la SNCF se déploient sur les liaisons les plus rentables.

Les TGV desservent environ 200 gares par des relations directes. 2 800 autres gares sont desservies par des correspondances réalisées par des TER.



Chiffres clés

Le transport de marchandises en France est constitué à 60 % de flux nationaux.

Les flux internationaux, qu'il s'agisse des échanges ou du transit, représentent l'équivalent de 40 % du trafic en tonnes.km.

Le transport des produits industriels et pondéreux a nettement baissé. A l'inverse, le transport des produits manufacturés a fortement augmenté : + 144 % entre 2010 et 2022.

Taux de saturation moyen des terminaux ferroviaires de 53 %.

Taux de saturation moyen des terminaux du Delta du Rhône de 85 %. Celui des terminaux de l'axe Seine dépasse 75 %.

Projection de 3,2 millions de manutention en 2032 contre 1,2 millions en 2021. Sans aménagement, le taux de saturation moyen serait de 154 % au niveau national.

Le fret face aux mutations du transport de marchandise

Le transport de marchandises est en profonde mutation : les transports de produits industriels baissent alors que le transport de produits manufacturés est en nette augmentation.

Cette mutation a largement profité au transport routier, réputé plus flexible et réactif.

Les rapporteurs s'inquiètent de la nouvelle réglementation européenne sur les méga-camions qui risquerait d'entraîner un report modal inversé au détriment du fret ferroviaire. Pourtant, le transport routier entraîne de fortes externalités négatives en terme de pollution, de dégradation des routes et de sécurité routière.

Le fret ferroviaire connaît d'importantes difficultés de circulation sur le réseau ferré national. Outre un réseau plus contraint, le manque de disponibilité et de qualité des sillons pour le fret le désavantage face à la route.

Aussi, les rapporteurs recommandent de revoir le système de réservation des sillons afin de garantir une meilleure visibilité aux opérateurs, de mieux prendre en compte les conséquences des travaux sur la circulation des trains de fret et de pérenniser l'enveloppe annuelle de 50 millions d'euros d'aide à SNCF Réseau pour supporter le surcoût des travaux afin de permettre la continuité du trafic de fret en parallèle des travaux.

Enfin, les rapporteurs s'inquiètent de la saturation des terminaux ferroviaires.

En l'absence de financement des projets de modernisation des terminaux existants et de création de nouveaux terminaux, toutes les zones considérées seraient saturées car les capacités de manutention existantes ne seraient pas suffisantes pour traiter les trafics attendus à horizon 2032. Dans ce contexte, il paraît impossible d'atteindre les objectifs de doublement de la part modale du fret qui dépendent notamment d'un accompagnement du segment ferroviaire le plus dynamique : le transport combiné.



Repenser le transport ferroviaire pour mieux répondre aux besoins de mobilité du XXI^{ème} siècle

Faire du train de voyageurs une alternative fiable et crédible pour répondre aux besoins de transport du quotidien.

Les rapporteurs estiment que pour créer les conditions d'un report modal massif vers le train, un « choc d'offre » est nécessaire : plus de trains avec plus de fréquence, plus d'amplitude horaire et sur des territoires plus étendus. Ils ajoutent que la facilité d'usage du train doit être préservée et améliorée surtout dans le contexte d'ouverture à la concurrence : prendre le train doit être facile, autant ou voire plus que de prendre la voiture.

Ils appellent également à faire de la modernisation du réseau une priorité pour augmenter sa capacité. Un investissement massif dans la modernisation et la digitalisation du réseau est nécessaire pour augmenter les volumes de circulation sur le réseau ferré national. Les deux principaux axes de modernisation sont, d'une part, le déploiement du système de commande européen ERTMS et, d'autre part, la migration progressive de la gestion des aiguillages vers un système de commande centralisée du réseau (CCR).

Il convient également d'anticiper et programmer les besoins en matériel roulant. Ainsi, afin d'être en mesure de répondre aux besoins en capacité de 2030, le matériel roulant devrait être commandé dès à présent afin de tenir les délais incompressibles de conception, de production, d'essai et d'homologation.

Enfin, les rapporteurs appellent à sortir de la logique du « tout TGV » pour accroître l'offre ferroviaire de proximité sur tout le territoire. Il s'agit dès lors d'organiser le financement et le déploiement des « RER métropolitains » et de poursuivre la réouverture des « petites lignes ».

Les rapporteurs recommandent également de développer l'offre de train de nuit. Si les lignes de train de nuit ne constituent pas forcément un marché qui rapporte beaucoup, c'est un service dont il faut assurer le maintien dans un souci d'aménagement du territoire. Les rapporteurs plaident pour accroître l'offre disponible en augmentant la taille du parc, renforcer les axes transversaux pour mieux desservir et relier les régions entre elles et moderniser le confort à bord et en gare.



Chiffres clés

89 % des Français vivent à moins de 10 km d'une des 3 000 gares du territoire.

50 % de la population vit à moins de 10 mn à vélo d'un arrêt de train.

Pour le transport combiné, le montant de l'enveloppe budgétaire consacré à l'aide à la pince a été porté à 47 millions d'euros depuis 2021. La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire a prévu de maintenir ce niveau d'aide jusqu'en 2027 et le Gouvernement avait repris l'engagement de préserver ce soutien complémentaire jusqu'en 2030.

2 800 ITE desservent des usines et des entreprises dont seulement 1 000 seraient utilisés.

Mieux insérer le train dans une logique d'intermodalité pour faciliter le transport de « bout en bout »

Les rapporteurs estiment indispensable de faciliter le transport de voyageurs de « porte à porte » pour favoriser le passage de trajet intégralement effectué en voiture individuelle à un trajet multimodal : vélo, train puis bus ou voiture, train puis vélo par exemple. Il s'agit ainsi, selon les rapporteurs, de faire de Gares & Connexions un acteur intégrateur de l'intermodalité « du premier au dernier kilomètre » en facilitant l'accès et le stationnement des vélos en gare ainsi que leur embarquement à bord des trains et de faciliter le stationnement des voitures en gare.

De la même manière, s'agissant du fret, les rapporteurs invitent à valoriser le transport de marchandises de « bout en bout ».

Ils recommandent de soutenir le développement du transport combiné.

Plus flexible que le fret conventionnel, il allie les avantages des transports routier et ferroviaire. Les rapporteurs estiment ainsi qu'il est adapté à l'objectif de désenclavement des territoires car il permet de transporter des plus petits volumes au départ et en livraison. Toutefois, si le tarif de la partie rail est intéressant, il se heurte à une partie routière du dernier kilomètre plus onéreuse. Les rapporteurs recommandent aussi d'augmenter le montant de l'aide à la pince pour compenser les surcoûts liés aux ruptures de charge avec un objectif de 80 millions d'euros par an dans le cadre de la prochaine loi de finances.



Les rapporteurs invitent, en outre, à **développer et moderniser les infrastructures des plateformes multimodales et les installations temporaires embranchés (ITE)** pour améliorer l'offre en transport combiné.

Par ailleurs, les députés appellent à **améliorer l'embranchement ferroviaire des centres logistiques**.

Enfin, les rapporteurs recommandent d'**améliorer l'information et la responsabilisation des chargeurs**. Les députés déplorent qu'actuellement les chargeurs n'ont aucune incitation à prescrire un mode de transport décarboné. Si depuis 2011, la loi impose aux transporteurs d'informer les chargeurs des émissions de gaz à effet de serre de leur activité, cette obligation en pratique n'est pas appliquée.

Liste des recommandations

Recommandation n° 1 : Pour inciter au transfert des déplacements domicile-travail et domicile-études ainsi que des déplacements occasionnels vers le train, il faut offrir des fréquences élevées tout au long de la journée et en soirée pour faire du train une alternative crédible.

Recommandation n° 2 : Travailler sur une réduction de la distance de pertinence minimale du transport combiné, en identifiant et levant les freins éventuels, afin de développer ce mode de transport au niveau régional.

Recommandation n° 3 : Faire baisser le prix du TGV pour les usagers en augmentant l'offre de grande vitesse notamment par l'acquisition de nouvelles rames afin d'accroître la flotte de TGV en France.

Recommandation n° 4 : Mettre en œuvre la recommandation n° 6 du rapport de la conférence « Ambition France Transports » visant à « inscrire les financements des transports dans un cadre pluriannuel et stable, en élaborant une trajectoire pluriannuelle d'affectation de ressources suffisantes et pérennes à l'AFITF ou en construisant une loi de programmation des infrastructures de transport ».

Recommandation n° 5 : Aller vers une application pleine et entière de la directive « Eurovignette » sur les péages autoroutiers, notamment de la recommandation européenne d'en affecter une partie des recettes aux modes de transport plus durables.

Recommandation n° 6 (Olga Givemet) : À l'instar de ce qui a été mis en place par la collectivité européenne d'Alsace fin 2024, la rapporteure préconise l'instauration d'une écotaxe à l'échelle régionale, notamment dans les régions concernées par un fort trafic de transit.

Recommandation n° 7 (Bérenger Cemon) : Le rapporteur préconise que les 2 milliards d'euros de financement restant à trouver pour le fret ne soient pas conditionnés à l'obtention de co-financement dans le cadre des CPER mais fassent l'objet d'une dotation budgétaire propre afin d'accélérer le déploiement des financements nécessaires pour les travaux à programmer.

Recommandation n° 8

(Olga Givemet) : Les PPP sont un modèle intéressant dans un contexte budgétaire contraint pour des projets de modernisation et de développement. Ils peuvent s'appliquer facilement sur des objets détachables. Cependant, la maîtrise d'ouvrage de la régénération doit rester à SNCF Réseau.

(Bérenger Cemon) : Le rapporteur émet des réserves sur la possibilité d'un retour du financement sur le modèle des partenariats public-privé pour la régénération et le développement du réseau ferroviaire, qui conduirait à une privatisation des recettes générées comme observée sur la ligne Tours Bordeaux laquelle a été financée en concession. Un opérateur privé ayant construit la ligne et se rémunérant sur les opérateurs par la perception des péages, SNCF Réseau n'en perçoit ainsi plus les redevances de péage.

Recommandation n° 9 : Étudier lors de l'élaboration du cycle tarifaire 2027-2029 une évolution des péages ferroviaires afin de mieux tenir compte des enjeux d'aménagement du territoire, en proposant par exemple une différenciation tarifaire plus marquée selon le potentiel socio-économique des origines-destinations ou le type de desserte : structurante, intermédiaire, de bout de ligne.

Recommandation n° 10 : Au sein de l'État, créer un organe en charge de la stratégie en matière de commande de matériel roulant neuf qui sera l'interlocuteur privilégié des industriels afin d'anticiper les besoins futurs, de centraliser les commandes des opérateurs et des AOM et d'établir les cahiers des charges avec ces derniers.

Recommandation n° 11 :

Organiser un marché régional de la commande de matériel roulant :

- soit en reprenant le modèle suédois d'acheteur loueur public avec une organisation en contrats-cadres ;
- soit en créant une centrale d'achat, sur le modèle de l'Union des groupements d'achats publics (UGAP), permettant de standardiser les commandes passées par les régions afin de bénéficier d'économies d'échelle et d'une meilleure visibilité sur les calendriers de commandes.

Recommandation n° 12 :

(Olga Givemet) : Si la France décidait d'autoriser la circulation des « méga-camions » sur son territoire, il est essentiel de s'assurer que les conditions de circulation seraient limitées aux itinéraires non concurrentiels avec le transport ferroviaire et le transport multimodal, sur les routes européennes, en privilégiant les motorisations électriques.

(Bérenger Cemon) : La France doit adopter une position d'opposition ferme à l'autorisation de circulation des « méga-camions » en France et à l'échelle de l'UE ainsi qu'à la révision de la directive relative aux dimensions et poids.

Recommandation n° 13 :

(Bérenger Cemon) : Prévoir une dotation budgétaire de l'État pour financer les travaux de régénération des lignes capillaires de fret afin de ne pas créer de rupture d'égalité entre régions, en fonction de l'état d'avancement des tours de table pour trouver un financement dans le cadre des CPER.

(Olga Givemet) : Les régions, qui disposent de la compétence économique, doivent mobiliser les moyens nécessaires pour remettre en état les infrastructures de fret régionales, notamment au travers des COP régionales pour poursuivre l'objectif de décarbonation.

Recommandation n° 14 : Revoir le système de commande et de réservation de sillons auprès de SNCF Réseau pour les opérateurs ferroviaires de fret afin de leur offrir une meilleure visibilité et réactivité sur les sillons disponibles ainsi que des garanties en matière de conditions de circulation pour assurer la ponctualité de leur prestation de transport.

Recommandation n° 15 : Accélérer l'actualisation du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau et, dans ce cadre, exiger du gestionnaire d'infrastructure une meilleure prise en compte du fret et des circulations de nuit lors de la planification des travaux sur le réseau.

Recommandation n° 16 : Identifier et sanctuariser des itinéraires bis de contournement des travaux pour le fret.

Recommandation n° 17 : Pérenniser l'enveloppe annuelle de 50 millions d'euros d'aide à SNCF Réseau pour supporter les surcoûts de travaux, afin de permettre la continuité du trafic de fret en parallèle des travaux dans le cadre du futur contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau.

Recommandation n° 18 : Modifier l'article L. 1115-11 du code des transports pour élargir le droit pour les services numériques multimodaux de vendre les produits tarifaires de tous les services de mobilités, y compris les services ferroviaires librement organisés de longue distance.

Recommandation n° 19 : Aller vers la création d'un groupement d'intérêt public (GIP) pour permettre aux régions de mutualiser et coordonner leurs efforts de développement de systèmes de billettiques pour les offres de transports en commun.

Recommandation n° 20 : En cas de trajet interrégional ou combinant plusieurs opérateurs ferroviaires, veiller à garantir la couverture de l'utilisateur en cas de rupture de correspondance pour cause de retard ou d'annulation de train par exemple.

Recommandation n° 21 : Relancer le projet de titre unique de transport unique valable sur l'ensemble du territoire et des réseaux de transports dans le cadre de l'examen prochain d'un projet de loi-cadre sur les transports.

Recommandation n° 22 : Identifier et sanctuariser des itinéraires bis de contournement des travaux pour les trains de nuit.

Recommandation n° 23 : Réinternaliser au sein de SNCF Réseau certaines tâches liées à la régénération du réseau pour faciliter la possibilité de réaliser des travaux sur une voie avec une voie contiguë utilisée à vitesse très réduite.

Recommandation n° 24 :

Pour agir sur le pouvoir d'achat des usagers du train et développer l'offre sur le réseau national :

- **(Olga Givemet)** : étudier la faisabilité d'une baisse du prix des redevances ferroviaires, notamment sur les sillons avec une forte élasticité-prix, afin d'accroître le nombre d'opérateurs et in fine une hausse des recettes totales pour le gestionnaire du réseau.
- **(Bérenger Cemon)** : une meilleure contribution de l'État est également nécessaire pour le financement des infrastructures ferroviaires, au regard du niveau très élevé du prix des péages ferroviaires en France, notamment par comparaison avec les pays voisins.

Recommandation n° 25 : Abaisser le taux de TVA applicable au transport ferroviaire ou guidé de voyageurs de 10 % à 5,5 %.

Recommandation n° 26 (Bérenger Cemon) : Réintroduire une tarification kilométrique pour la fixation du prix des billets de TGV.

Recommandation n° 27 : Dans le cadre du prochain contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, inscrire la hausse de l'enveloppe à 1 milliard d'euros par an pour financer le déploiement de la CCR et permettre d'équiper la totalité du réseau structurant d'ici 2042.

Recommandation n° 28 : Comme pour le déploiement de la CRR, inscrire lors de la révision du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau une enveloppe annuelle comprise entre 300 millions d'euros²⁰²¹ et 500 millions d'euros²⁰²¹, selon l'évaluation fine des besoins, pour équiper le réseau central du RTE-T d'ici 2030 conformément aux objectifs européens.

Recommandation n° 29 : Mettre en place un contrat-cadre, par exemple avec la Fédération des industries ferroviaires, pour garantir des coûts et des délais optimaux ainsi que pour harmoniser les critères des cahiers des charges afin de répondre aux besoins des autorités organisatrices des transports à l'avenir.

Recommandation n° 30 : Dans le contexte actuel de ressources limitées, privilégier le développement de l'offre des trains du quotidien plutôt que les projets de nouvelles LGV et confier au COI une mission de priorisation des grands projets de développement afin de sanctuariser les ressources nécessaires aux investissements dans les infrastructures existantes.

Recommandation n° 31 : Prioriser le maintien en état de circulation des « petites lignes » et n'envisager la mise en place d'une liaison en autocar qu'en complément de l'offre ferroviaire et non en substitution pour favoriser le report modal.

Recommandation n° 32 :

(Bérenger Cemon) Privilégier l'achat de matériel roulant neuf plutôt que la location comme prévu dans l'appel d'offres lancé par l'État en février 2025 pour le parc de trains de nuit.

(Olga Givemet) Maintenir le système de location de matériel roulant comme solution offrant plus de souplesse à l'État ou à l'autorité organisatrice et permettant un meilleur partage de la responsabilité avec le fournisseur.

Recommandation n° 33 :

À court terme : activer l'option d'extension de la commande de trains de nuit à 340 voitures et programmer la construction d'un atelier de maintenance supplémentaire dès la prochaine loi de finances.

À moyen terme : aller vers un accroissement significatif de la taille du parc roulant de nuit pour atteindre 600 voitures.

Recommandation n° 34 : Définir une carte des liaisons transversales en train de nuit entre bassins de population de plus de 1 million d'habitants distants de plus de 5 heures en train de jour d'ici 2035.

Recommandation n° 35 : L'État pourrait inciter les collectivités territoriales à inclure systématiquement dans leur schéma directeur des aménagements cyclables et des accès sécurisés aux gares ferroviaires dans un rayon de 10 km au moins autour des gares.

Recommandation n° 36 : Pour accélérer le déploiement des stationnements sécurisés pour les vélos à proximité des gares, leur financement pourrait en partie être pris en charge par l'État.

Recommandation n° 37 : Étudier la pertinence de prendre en charge les frais de parking en gare dans le cadre des déplacements domicile-travail et de la « prime transport ».

Recommandation n° 38 : Afin d'accompagner la dynamique de développement du transport combiné, il est proposé d'augmenter le montant de l'aide à la pince pour compenser les surcoûts liés aux ruptures de charge avec un objectif de 80 millions d'euros par an dans le cadre de la prochaine loi de finances (programme 203 de la mission Écologie).

Recommandation n° 39 : Programmer dans les meilleurs délais les travaux identifiés par le schéma directeur du transport combiné pour accroître les capacités de terminaux existants et construire les nouveaux terminaux.

Recommandation n° 40 : Mettre en œuvre la proposition de la conférence « Ambition France Transports » qui recommande d'augmenter de 300 millions d'euros par an les investissements en faveur du fret ferroviaire notamment pour couvrir les besoins en investissement pour l'augmentation de la capacité des terminaux de transports combinés et la création de nouveaux terminaux.

Recommandation n° 41 : Introduire une obligation d'étude de faisabilité afin de prévoir un embranchement ferroviaire pour tout nouvel entrepôt ou plateforme logistique pour garantir l'accès au transport ferroviaire.

Recommandation n° 42 : Mieux veiller au respect de l'obligation prévue à l'article L. 1431-3 du code des transports pour les transporteurs de transmission d'information sur les émissions de GES auprès des chargeurs afin d'améliorer l'information de ces derniers sur leur choix de prestation de transport.

Recommandation n° 43 : Pour responsabiliser les chargeurs, une obligation de publication des émissions de GES générées par le mode de transport choisi pourrait être introduite, par exemple dans le cadre d'un bilan GES (BEGES) au sens de l'article L. 229-25 du code de l'environnement.

En contrepartie, le dispositif REMO dans le cadre du programme de CEE REMOVE pourrait être mieux diffusé auprès des chargeurs afin de leur permettre de mettre en place des solutions concrètes de report modal en bénéficiant d'un accompagnement sur mesure.

Recommandation n° 44 : Inciter au report modal de la route vers le rail pour le transport de marchandises, notamment via une éco-contribution pour les poids lourds de transit.

[illegible]

