

Tribune : Le rail ou le déclin – Plaidoyer pour un réseau ferroviaire solidaire et écologique

Un réseau en sursis : l'urgence d'agir

La France est à la croisée des chemins. Alors que l'urgence climatique et les fractures territoriales n'ont jamais été aussi criantes, notre réseau ferroviaire, pilier historique de la cohésion sociale et de la transition écologique, est en passe de devenir une variable d'ajustement budgétaire. Le projet de loi-cadre sur le financement des infrastructures ferroviaires et routières, tel qu'il se dessine, est une trahison des territoires et des usagers. Il entérine le désengagement de l'État, accélère les fermetures de lignes, et livre le service public ferroviaire aux appétits des opérateurs privés.

Pourtant, le train reste **la solution la plus efficace** pour réduire les émissions de CO₂, désenclaver les territoires ruraux, et offrir une mobilité accessible à tous. En Normandie, comme dans bien d'autres régions, nous avons vu des lignes disparaître les unes après les autres ... À chaque fermeture, ce sont des travailleurs, des étudiants, des personnes âgées qui se retrouvent isolés, condamnés à la voiture individuelle ou, pire, à la résignation. **12 millions de Français n'ont aujourd'hui pas accès à une gare dans un rayon de 30 km** (Cour des comptes, 2023). C'est une injustice sociale et territoriale inacceptable.

1. Sauver les lignes menacées : un fonds d'urgence, maintenant !

Le gouvernement et les régions brandissent souvent l'argument de la "rentabilité" pour justifier les fermetures. Mais qui a calculé le coût social de ces abandons ? Qui a mesuré l'impact écologique du report massif vers la route ? En Allemagne, la réouverture de lignes régionales a permis de **réduire les émissions de CO₂ de 15 % en cinq ans** dans les zones concernées. En France, on ferme.

Nous proposons la création immédiate d'un **fonds national d'urgence de 1,5 milliard d'euros sur cinq ans**, financé par :

- Une **contribution exceptionnelle des sociétés d'autoroute** (300 millions d'euros par an) : elles profitent de concessions publiques, qu'elles participent à l'effort collectif.
- Une **partie de la TICPE** (500 millions d'euros par an) : il est temps que cette taxe finance enfin des alternatives à la voiture.
- Les **économies réalisées sur les partenariats public-privé (PPP)** et les appels d'offres inefficaces (200 millions d'euros par an).

Ce fonds permettrait de :

- **Rouvrir des lignes stratégiques** comme Limoges–Angoulême, Carcassonne–Quillan ou Nice–Digne, qui sont des artères vitales pour leurs territoires.
- **Moderniser les transversales** (Lyon–Bordeaux, Marseille–Toulouse) pour éviter le "tout-TGV" et désenclaver les régions.

- **Garantir un service minimal** sur les lignes de desserte fine : un train toutes les deux heures en heure creuse, parce que le droit à la mobilité ne doit pas s'arrêter aux portes des métropoles.

Exemple normand : La réouverture de la ligne Caen–Flers, fermée en 2017, coûterait 120 millions d'euros pour un potentiel de 2 000 usagers quotidiens. C'est un investissement, pas une dépense.

2. Stopper la casse sociale : non à la concurrence sauvage !

Le gouvernement veut accélérer l'ouverture à la concurrence des TER et des Intercités, en s'inspirant des directives européennes. Pourtant, l'exemple allemand est édifiant : depuis l'ouverture à la concurrence, **les retards ont augmenté de 30 %**, les tarifs ont explosé sur certaines lignes, et les travailleurs ferroviaires subissent une précarisation sans précédent.

En France, les appels d'offres pour les TER risquent de reproduire les mêmes erreurs :

- **Fragmentation du service public** : chaque région avec son opérateur, sans coordination nationale.
- **Hausse des tarifs** : les opérateurs privés chercheront à maximiser leurs profits, au détriment des usagers.
- **Dégradation des conditions de travail** : externalisation, sous-traitance, pression sur les salaires.

Nous exigeons :

- **Un moratoire de cinq ans** sur tous les appels d'offres pour les TER, Intercités et trains de nuit, le temps d'une évaluation indépendante par la Cour des comptes et le CESE.
- **L'interdiction de reporter les surcoûts de la concurrence sur les usagers** : tout dépassement de budget imputable à la concurrence sera pris en charge par l'État.
- **Un observatoire national des tarifs** pour éviter les dérapages et garantir des prix accessibles.

En Italie, l'ouverture à la concurrence a entraîné une hausse de 15 % des tarifs sur les TER en trois ans. Nous refusons que la France reproduise cette erreur.

3. Refuser les PPP : non aux montages financiers opaques !

Les partenariats public-privé (PPP) sont souvent présentés comme la solution miracle pour financer les infrastructures. Pourtant, la réalité est tout autre :

- **Coûts exorbitants** : Le PPP de la LGV Bretagne-Pays de la Loire a coûté **30 % plus cher** qu'un financement public classique (Cour des comptes, 2022).
- **Manque de transparence** : **70 % des contrats PPP ne sont pas rendus publics** (Fondation Nicolas Hulot, 2023).
- **Dette cachée** : SNCF Réseau a vu sa dette alourdie de **10 milliards d'euros depuis 2010** à cause des PPP.

Nous demandons **l'interdiction pure et simple des PPP** pour l'entretien, la modernisation et l'exploitation du réseau existant. Le financement des infrastructures ferroviaires doit être **100 % public**, avec un contrôle démocratique renforcé :

- Publication annuelle des comptes de SNCF Réseau et de l'AFITF.
- Débat parlementaire sur les orientations budgétaires.
- Création d'une commission citoyenne pour évaluer l'utilisation des fonds.

En Suisse, le réseau est financé à 80 % par des fonds publics. Résultat : des tarifs abordables, un réseau dense, et une fréquentation en hausse constante.

4. Engager le report modal : fret ferroviaire et écotaxe

Aujourd'hui, le fret ferroviaire ne représente que **9 % du transport de marchandises en France**, contre 18 % en Allemagne et 40 % en Suisse. Pourtant, **un train de fret émet 10 fois moins de CO₂ qu'un camion** (ADEME).

Nous proposons :

- **Un plan d'investissement de 3 milliards d'euros sur 10 ans** pour moderniser les terminaux et les locomotives.
- **Des tarifs incitatifs** pour les entreprises : -20 % pour les chargeurs qui passent de la route au rail.
- **Un objectif de 25 % de part modale d'ici 2030**, avec un suivi annuel par le Parlement.

Section 4 : Engager le report modal : fret ferroviaire et écotaxe

- **Intégration des données sur l'éco-taxe et la récupération de l'exonération :**

Pour financer cette transition, nous proposons :

- *Une écotaxe kilométrique pour les poids lourds, avec un tarif moyen de 0,23 €/km pour les véhicules supérieurs à 18 tonnes (comme en Allemagne, où la taxe varie de 0,09 à 0,34 €/km).*
- *Une mise en œuvre progressive, à l'image de la région Grand Est qui prévoit une taxe dès 2027.*
- *La récupération progressive de l'exonération de 17 centimes/litre de gasoil pour les routiers, représentant 8 à 9 milliards d'euros/an, afin de financer des alternatives durables comme le fret ferroviaire.*

Les recettes seront intégralement fléchées vers le fret ferroviaire et la régénération des voies. En Allemagne, une écotaxe similaire a généré 30 milliards d'euros en quatre ans, finançant 60 % des investissements ferroviaires.

5. Abroger le rapport Philizot : repenser le classement des lignes

Le rapport Philizot a légitimé des fermetures massives de lignes en les classant selon leur "rentabilité économique", ignorant les critères de service public et d'aménagement du territoire.

90 % des lignes fermées depuis 2010 desservaient des zones rurales (FNAUT).

Nous exigeons :

- **L'abrogation pure et simple de ce classement.**
- **Son remplacement par une grille multicritères** incluant :
 - La desserte des territoires ruraux et périurbains.
 - L'impact écologique (report modal possible).
 - La fréquentation potentielle (études socio-économiques).
- **La création d'une commission nationale** (État, régions, usagers, experts) pour évaluer les lignes et proposer un plan de sauvegarde décennal.

En Suisse, les lignes sont classées selon leur utilité sociale, avec un taux de fréquentation en hausse de 40 % depuis 20 ans. La France peut s'en inspirer.

6. Moderniser les TET et développer les trains de nuit

Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) et les trains de nuit sont des alternatives crédibles à la voiture et à l'avion. Pourtant, ils sont aujourd'hui sous-financés et sous-utilisés.

Nous proposons :

- **Un investissement de 2 milliards d'euros** pour moderniser les TET :
 - Augmenter la fréquence (un train toutes les deux heures sur les axes transversaux).
 - Rénover le matériel roulant (wi-fi, espaces vélos, accessibilité).
 - Créer de nouvelles liaisons (ex. : Rennes–Lyon, Bordeaux–Marseille).
- **Un plan "Trains de nuit" avec 20 liaisons d'ici 2030 :**
 - Paris–Nice, Paris–Toulouse, Lille–Marseille...
 - Des tarifs sociaux pour les jeunes et les familles.
 - Un matériel dédié (couchettes modernes, espaces silencieux).

Un Paris–Nice en train de nuit émet 20 fois moins de CO₂ qu'un vol. C'est une alternative écologique et sociale qu'il faut développer sans attendre.

Conclusion : Le ferroviaire, un choix politique pour l'avenir

Le réseau ferroviaire n'est pas une variable d'ajustement budgétaire. C'est un pilier de notre modèle républicain, un outil de justice sociale et territoriale, et une arme indispensable dans la lutte contre le dérèglement climatique.

Pourtant, la loi-cadre actuelle entérine le désengagement de l'État, aggrave les inégalités territoriales, et sacrifie l'urgence écologique sur l'autel des dogmes libéraux. **Nous refusons cette fatalité.**

Nous proposons une autre voie :

- ✓ **Un fonds d'urgence** pour sauver les lignes menacées et en rouvrir.
- ✓ **Un moratoire sur la concurrence** pour protéger les usagers et les travailleurs.
- ✓ **L'interdiction des PPP** et un financement public transparent.
- ✓ **Un report modal massif** vers le fret et les trains de nuit.
- ✓ **L'abrogation du rapport Philizot** et un nouveau classement des lignes.
- ✓ **La modernisation des TET** pour désenclaver les territoires.

Cette voie est exigeante, mais elle est possible. Elle nécessite une volonté politique, une mobilisation citoyenne, et un refus collectif de la résignation.

Le ferroviaire n'est pas un coût, c'est un investissement. Un investissement pour nos territoires, pour notre climat, et pour les générations futures.

À nous de le défendre.