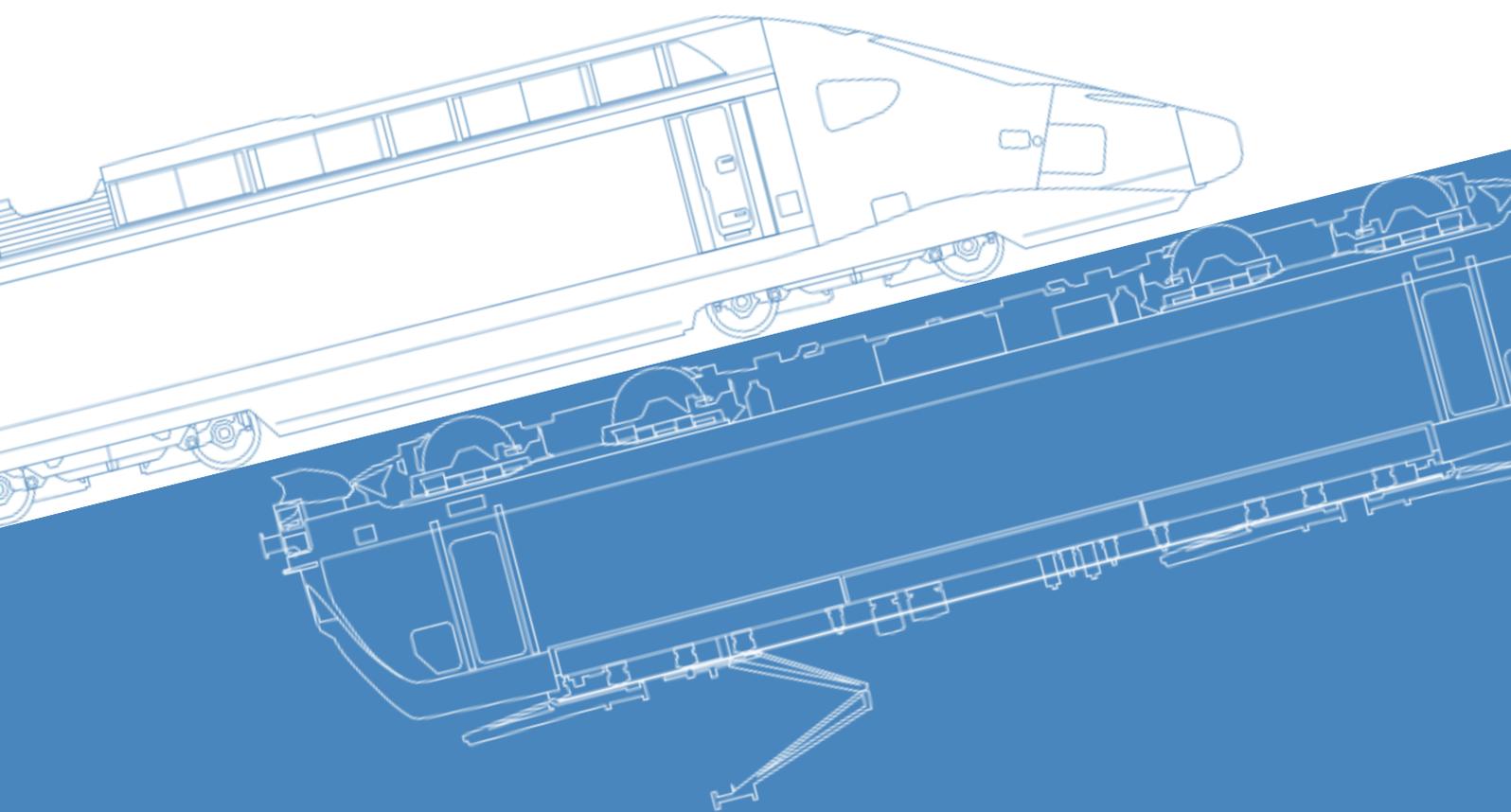


# Secteur **FERROVIAIRE**



## Note de synthèse



# 9 PROPOSITIONS pour le secteur ferroviaire

## 1 Pour des services à la hauteur du besoin

Le train est le mode le plus économe en énergie, en espace public, le plus capacitaine et le plus décarboné mais il est très coûteux.

Déployer le train de manière plus pertinente : pour faciliter l'accès aux villes et transporter des marchandises sur de longues distances.

## 2 Pour une infrastructure plus résiliente et plus capacitaine

Prioriser nos dépenses dans la modernisation des postes d'aiguillage et les contournements urbains.

La France est en retard dans la modernisation et la régénération de son réseau.

## 3 Pour un financement durable et responsable

Sécuriser les financements à long terme est nécessaire pour donner de la visibilité aux industriels.

Etablir une programmation des investissements dans le réseau en lien avec les Régions, qui financeraient les travaux contre une baisse des péages et la mise en place de taxes locales fléchées.

## 4 Pour une concurrence régulée et juste

Inclure dans les accords-cadres de sillons des dessertes imposées et moduler les péages en fonction de la demande des opérateurs.

Les nouveaux opérateurs s'attaquent aux marchés les plus rentables, altérant toute péréquation.

## 5 Pour un accès facilité au train

La tarification est perçue comme illisible et va se complexifier avec la concurrence.

Développer des systèmes de billettique nationaux (pour les services conventionnés) et européens (pour les SLO).

## 6 Pour un fret moderne, agile et compétitif

Multiplier les terminaux intermodaux et mettre au gabarit P400 leurs voies d'accès.

Alors que le fret ferroviaire décline depuis des années, le transport combiné croît de manière constante.

## 7 Pour une infrastructure décarbonée

L'infrastructure est un gros poste d'émission du secteur, notamment lors de la construction de nouvelles lignes.

Décarboner d'abord les travaux de génie civil et les engins de chantiers.

## 8 Pour la décarbonation des circulations

Déployer des trains légers à batterie sur les LDFT et rétrofiter les rames diesel avec des batteries.

5,5% des trains représentent 60% des émissions totales des circulations ferroviaires françaises.

## 9 Pour une filière compétitive et attractive

Les besoins du secteur vont exploser dans le futur vu la multiplication des acteurs et des projets.

Structurer la filière autour d'une même organisation, créer plus de formations et les promouvoir.



# Résumé exécutif

La France aime profondément le train, pour maintes raisons, plus ou moins rationnelles. L'urgence climatique impose des choix pour une action publique efficace dans la transition écologique. Le ferroviaire doit être **la colonne vertébrale du transport de personnes et de biens** étant donné ses atouts nombreux : **économe en énergie, sobre en espace public, ultra capacitaire** et bien sûr décarboné grâce au mix électrique français. Mais il est très coûteux. Et l'imaginaire dominant fait la part belle au développement des LGV, au redéveloppement du train de nuit et des petites lignes, symboles de l'âge d'or d'un ferroviaire d'antan toujours fantasmé.

Face à ces belles promesses, souvent électorales et empreintes de nostalgie, le collectif Pour un Réveil Ecologique est au contraire convaincu que **l'âge d'or du ferroviaire est à venir** à condition de savoir **hiérarchiser nos efforts**, à l'heure des contractions budgétaires. En effet, **maximiser le report modal** vers le train, notamment dans les villes grâce aux SERM, va de pair avec une **augmentation d'offre et de qualité de service**, c'est-à-dire plus de trains sur le réseau, plus de ponctualité et plus de fiabilité, en particulier pour le fret. Or aujourd'hui **le réseau ferré vieillit** et la France prend du retard dans la modernisation de son système.

**Pour répondre à ces enjeux de capacité, d'interopérabilité et de résilience, une priorité absolue doit être donnée à la modernisation des postes d'aiguillages, de la signalisation ainsi qu'à la régénération des voies et caténaires.** La réalisation de **contournements ferroviaires urbains** présente le double avantage de libérer des sillons pour faciliter l'accès des trains de voyageurs aux villes tout en créant des itinéraires alternatifs adaptés au fret. Ces investissements présentent un coût important mais une rentabilité économique et écologique considérable. Enfin, la création de nouveaux **terminaux intermodaux** et la mise au gabarit de leurs accès permettront d'accélérer la croissance déjà forte du transport combiné sur les longues distances.

La conférence de financement « Ambition France Transports » doit trouver et orienter les financements vers ces investissements.

Le collectif propose de **responsabiliser les Régions** en conditionnant une baisse des redevances d'infrastructures, les plus élevées d'Europe, à un sursaut de financement de leur part dans la modernisation du réseau. L'Etat doit contribuer également en mettant en place des taxes fléchées vers les modes de transport propres sur **le principe du « pollueur-payeur »** en taxant l'aviation, en renégociant les contrats des sociétés autoroutières, etc.

Bien qu'elle permette réduction des coûts et augmentation de l'offre, **l'ouverture à la concurrence transforme le paysage ferroviaire en fragmentant le système**, multipliant les acteurs. **L'intégration tarifaire** d'une part, pour faciliter l'intermodalité notamment via les SERM, et **la standardisation de la billettique** doit permettre un **meilleur accès** au train pour les usagers et une **meilleure lisibilité** des tarifs, aussi bien à l'échelle nationale et qu'européenne.

Le secteur ferroviaire, bien que déjà vertueux, ne peut échapper à sa décarbonation, en particulier au niveau de **l'infrastructure présentant des postes importants d'émission**. La construction de nouvelles LGV émet beaucoup à travers les travaux de génie civil et l'utilisation de matériaux comme le béton et l'acier mais la régénération du réseau nécessite également des engins thermiques pour certaines opérations.

Le ferroviaire est très dépensier, **en ressources financières et en ressources humaines**. « Ambition France Transports » doit **donner de la visibilité** aux industries ferroviaires pour **investir** dans de nouveaux moyens de production, **recruter et former** aux nouvelles technologies pour **digitaliser** les systèmes, **innover, être plus compétitif**. Enfin, le secteur a besoin d'un cadre réglementaire souple pour se conformer aux exigences européennes d'interopérabilité tout en restant compétitif sur la scène internationale en innovant continuellement.

Le ferroviaire doit faire valoir ses atouts, ceux d'une **filière d'excellence** reconnue dans le monde entier et **éminemment durable**, créer de nouveaux imaginaires de la mobilité plus **soutenables** mais surtout plus **désirables** pour **faire du train un choix démocratique**.

# Messages clés du rapport complet

En complément de notre résumé exécutif, voici à notre sens les messages clés de notre rapport complet.

## Un outil pour décarboner

### POUR UNE INFRASTRUCTURE PLUS CAPACITAIRE ET PLUS RESILIENTE

I. La France est en **retard dans la régénération et la modernisation de son réseau**, malgré une augmentation des investissements ces dernières années. La priorité doit être donnée aux projets en ce sens comme les régénérations d'**appareils de voie, des caténaires** ou encore les modernisations de **postes d'aiguillages**. Ces derniers sont des prérequis afin d'augmenter la **capacité des lignes** et implémenter des systèmes de signalisation plus performants, comme l'ERTMS. Les prérogatives du contrat de performance ne sont pas respectées alors qu'elles sont peu ambitieuses. Les péages ne suffisent pas à financer le réseau.

II. **Les LGV ne peuvent plus constituer des priorités** : leur coût économique et environnemental est très élevé, pour une plus-value moindre compte tenu de reports modaux plus faibles et des autres modes, comme la voiture, qui se décarbonent. La modernisation et l'optimisation du réseau existant est moins coûteuse avec des bénéfices importants.

III. Les nouvelles lignes ne se résument pas aux LGV. Les **projets de contournement urbain**, comme ceux de Lyon ou encore de Toulouse, décongestionnent le trafic ferroviaire au niveau de ces goulots d'étranglement et permettent de libérer de la capacité sur des axes stratégiques, notamment pour le fret ferroviaire.

Quant aux **réouvertures de petites lignes**, celles-ci ne peuvent être envisagées qu'à long terme, à condition que des demandes de chargeurs et de voyageurs existent simultanément. A défaut, une offre de bus cadencée permettrait d'attirer une première clientèle hors de la voiture, à moindre coût.

### POUR DES SERVICES EFFICACES A LA HAUTEUR DU BESOIN

IV. Un premier choc d'offre pour le transport régional est possible dans un premier temps en **augmentant le cadencement sans augmenter la taille du parc de matériel roulant**. L'ouverture à la concurrence peut permettre aux AO de subventionner une offre plus cadencée grâce à une **réduction des coûts d'exploitation**. Faire sauter les goulots d'étranglement, grâce aux contournement ferroviaires urbains et à la modernisation de la signalisation et des postes, permettraient de gagner en capacité sur le réseau et d'**entériner un vrai choc d'offre**, pour une rentabilité économique et écologique optimale. C'est dans ce sens que le financement des SERM doit être acté, à l'occasion de la **prochaine conférence de financement des mobilités « Ambition France Transports »**.

V. Les AO doivent prendre en compte dans la conception des offres de transport ferroviaire certains horaires incompressibles comme ceux des **écoles, favoriser les correspondances** et plus largement **l'intermodalité** avec d'autres modes de transport public comme le bus.



VI. Les trains de nuit relèvent d'un modèle économique difficile à porter par les entreprises ferroviaires. De plus, les investissements à consentir par l'Etat pour financer du nouveau matériel est colossal au regard des **faibles retombées économiques et environnementales**, même au nom de « l'aménagement du territoire ». L'ouverture à la concurrence récente du marché français permettra de baisser en partie les importants coûts fixes. Les **dessertes internationales** vers les grandes agglomérations européennes demeurent un marché intéressant que l'**Union Européenne pourrait davantage subventionner** en finançant du matériel roulant interopérable ou plus directement l'exploitation des trains.

## POUR UN ACCES FACILITE A CES SERVICES

VII. Une **tarification plus lisible des transports régionaux et urbains** doit être mise en place pour faciliter le report de la voiture vers le train et plus largement vers les transports publics. Une **tarification intégrée à l'échelle des bassins de déplacements** constitue un levier intéressant mais nécessite une coordination accrue entre les collectivités locales, dont les limites territoriales ne coïncident pas avec celles de ces bassins. La mise en place des SERM doit être l'occasion d'acter ces refontes tarifaires.

VIII. Les prix des services conventionnés (TER, transports urbains...) sont fixés par chaque AO (Régions, métropoles...) mais une uniformisation tarifaire est possible sous forme d'un **titre unique**, en expérimentation actuellement dans trois Régions. Une extension à l'échelle nationale sera nécessaire, à partir des premiers retours d'expérience, afin de pérenniser ce système donnant une **meilleure visibilité tarifaire** et réduisant les **coûts liés à la billettique**.

IX. Pour les services librement organisés (dont les liaisons internationales), une **plateforme européenne** centralisant les offres de transport ferroviaire dans l'UE, à la manière du secteur aérien, permettrait un accès facilité aux trains vers n'importe quelle destination en Europe. Le **standard OSDM** pourrait accélérer l'atteinte de cet objectif, si les entreprises ferroviaires se l'approprient et l'appliquent. La **compatibilité avec les systèmes nationaux unifiés** de billettique (comme le titre unique en France) doit **faciliter les correspondances** avec les services conventionnés.

X. Le Pass Rail **pour les jeunes** doit être renouvelé **chaque été** à condition de renforcer l'offre de transport à cette période, le but étant d'**inculquer le voyage en train bas carbone** et **faciliter la mobilité des jeunes** en vacances.

XI. Une **réduction tarifaire annuelle** significative doit être disponible et facile d'accès pour **les ménages les plus modestes** afin que ces derniers puissent partir en vacances en emprunter des modes de transports décarbonés comme le TGV, le TER ou le TET.

## POUR CONCURRENCE JUSTE ET REGULEE

XII. Pour les services conventionnés, la mise en concurrence permettra des baisses des coûts d'exploitation et des gains en termes d'offre et de qualité de service. Mais elle comporte de nombreux **risques** notamment **psychosociaux** liés aux **transferts de personnel** vers un nouvel attributaire. Le **manque de visibilité sur les conditions de travail** fait émerger des tensions au sein des effectifs des entreprises cédantes. Bien qu'il s'agisse des premières mises en concurrence, ce processus pourrait être rendu plus acceptable et moins anxiogène, pour le bénéfice de tous, en **renégociant des accords de branche plus ambitieux**, donnant plus de visibilité pour les salariés.

XIII. Pour les services librement organisés, les **accords-cadres** sont des outils utiles d'une part pour les entreprises ferroviaires, afin de **garantir des capacités de circulation à moyen terme**, mais également pour le gestionnaire d'infrastructure, lui permettant d'avoir de la **visibilité sur les besoins capacitaires**, dans un contexte de concurrence accrue. Leur fonctionnement doit être néanmoins précisé, particulièrement pour les **dessertes « embranchées » sur les LGV**, ceci afin de desservir les villes non pourvues de LGV où la rentabilité est moindre.

XIV. L'accès aux installations de maintenance, l'homologation du matériel roulant, la qualité et l'harmonisation des sillons (notamment pour le fret ferroviaire et les dessertes transfrontalières) sont des barrières à la concurrence pour lesquelles il existe **des solutions**. L'**ERTMS**, et plus largement le déploiement des **STI**, demeurent les leviers **prioritaires** pour garantir une exploitation ferroviaire performante partout en Europe.

XV. La question de la **gestion des retards** reste cruciale : la création d'**alliances commerciales** entre entreprises ferroviaires et l'**adaptation par le gestionnaire d'infrastructure des procédures de gestion des crises** à un marché ferroviaire morcelé et concurrentiel sont de nouveaux enjeux afin de garantir **la compétitivité et la qualité des services ferroviaires**.

## POUR UN FRET MODERNE, AGILE ET COMPETITIF

XVI. Les investissements prévus par le **Schéma Directeur du Transport Combiné** doivent être déployés tant les avantages de ce mode sont nombreux comme **les bénéfices économiques et environnementaux associés**. Le transport combiné s'est développé de manière considérable ces dernières années pour le transport de produits manufacturés divers, notamment vers les ports et sur des liaisons transfrontalières enclavées.

XVII. Les investissements dans l'agrandissement du gabarit ferroviaire jusqu'au **gabarit P400** (nécessaire au transport de conteneurs) doit être étendus au-delà du réseau RTE-T, vers **les ports et les terminaux intermodaux embranchés**.

XVIII. L'implantation d'**activités industrielles ou commerciales à proximité d'installations embranchées** doit être incitée par les collectivités locales. Des accès facilités aux terminaux intermodaux doivent être étudiés afin de relier les zones d'activités au réseau ferroviaire.

XIX. La régénération du réseau et sa modernisation, avec le déploiement de l'**ERTMS** pour faciliter la circulation de **convois transfrontaliers**, restent des priorités absolues.

XX. L'**harmonisation** et le déploiement de nouvelles règles européennes d'**attribution des capacités** doit permettre un meilleur arbitrage entre les circulations de trains de marchandises et de voyageurs notamment en évaluant **les bénéfices socio-économiques associés**.

## POUR UN FINANCEMENT DURABLE ET JUSTE

XXI. Les péages des services conventionnés sont élevés et **inhibent** les Régions à créer de l'offre, malgré les subventions de l'Etat via la redevance de marché. **La responsabilité des investissements** dans la modernisation du réseau pourrait être **décentralisée** et transférée aux Régions en utilisant les péages comme **mécanismes incitatifs**. Plus les Régions investissent dans la régénération et la modernisation du réseau, moins les péages seront élevés. Vers des contrats de performance Régions/SNCF Réseau ?

XXII. Les péages des services librement organisés financent l'infrastructure **bien au-delà de la maintenance des LGV**. Leur baisse doit demeurer **progressive** pour ne pas pénaliser le financement des infrastructures et se concentrer sur les axes moins empruntés pour y inciter au développement de l'offre. De manière générale, une politique de volume avec des **tarifs régressifs** inciteraient les entreprises ferroviaires à mieux utiliser le réseau en y faisant rouler plus de trains.

XXIII. Eu égard aux nombreux investissements à consentir, les péages ferroviaires **ne peuvent suffire** à tout financer.

De nouvelles sources de financement peuvent émerger sur le principe de l'internalisation des externalités liés aux autres modes de transport. En l'occurrence, la **Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion**, le renouvellement des contrats de **concession autoroutière** et le **fléchage de la TICPE** peuvent donner lieu à de nouveaux financements pour le ferroviaire. A l'échelle plus locale, la mise en place progressive de **péages urbains** permettrait de financer directement des projets ferroviaires (et de transport public) locaux. La conférence de financement des mobilités « **Ambition France Transports** » devra étayer ces pistes.

## Décarboner l'outil

### POUR UNE INFRASTRUCTURE DECARBONÉE

XXIV. L'infrastructure représente aujourd'hui le **plus gros poste d'émission** d'un voyage en train, sur ligne électrifiée, en particulier sur les LGV où les travaux de terrassement et de **génie civil** lors de la construction représentent une part considérable des émissions. Décarboner l'infrastructure passe d'abord par **investir dans les projets les plus pertinents**. Les bilans LOTI doivent permettre d'identifier ces mécanismes exogènes et **mieux évaluer l'impact des projets ferroviaires**.

XXV. De nombreuses innovations, portées par différents acteurs vont dans le sens de la décarbonation des travaux d'infrastructure. Dans leurs appels d'offres, les gestionnaires d'infrastructure doivent prendre en compte ces aspects, donner aux entreprises candidates les moyens de se décarboner en faisant émerger chez elles des "**stratégies sans regret**". Des clauses de réduction de émissions de CO2 pourraient être mises en place dans les appels d'offres. **L'utilisation de biocarburants** pour le transport de matériaux et les trains-usines constitue un exemple atteignable et efficace à court terme.

XXVI. Le **choix des matériaux** est un levier important pour réduire les émissions relatives à l'infrastructure. Le **recyclage** et le **réemploi** sont déjà courants dans le secteur, à l'initiative de SNCF Réseau, notamment sur le réemploi des rails de LGV ou la refonte de rail dans des fourneaux électriques. Des avancées concrètes sont faites pour réduire l'impact environnemental des équipements mis en voie. Des progrès peuvent être faits en **imposant des taux de matériaux recyclés ou réemployés** sur les marchés de travaux.

### POUR LA DECARBONATION DES CIRCULATIONS

XXVII. Les circulations non-électrifiées représentent **plus de la moitié des émissions du secteur** pour 5.5% des voyageurs.kilomètres. L'électrification doit être envisagée pour les lignes où le trafic **fret ET voyageur** justifie l'investissement. Elle peut arriver en second temps, après un choc d'offre, si les lignes sont amenées à être de plus en plus fréquentées.



XXVIII. L'avenir du matériel roulant régional thermique doit être pensé. Deux trajectoires sont possibles pour ces rames : l'usage de biocarburants, de manière transitoire compte tenu des **potentiels conflits d'usage avec des circulations plus difficiles à décarboner** comme le fret ou les engins de travaux, ou **le rétrofit** de matériels roulants thermiques régionaux via **batteries**.

XXIX. Pour les lignes où l'électrification n'est pas pertinente, comme les LDFT, des solutions alternatives au diesel émergent : les **trains à batterie** ont aujourd'hui une autonomie insuffisante mais pourraient être utilisés avec des formes frugales d'électrification. Les rames **bimodes diesel/électrique** sont déjà massivement répandus dans le transport de voyageurs. Le fret commence également à utiliser des locomotives bimodes pour les dessertes embranchées peu électrifiées.

## Promouvoir l'outil

### POUR UNE FILIERE COMPETITIVE ET ATTRACTIVE

XXX. Le secteur ferroviaire fait face à des **besoins humains inédits** pour assurer son développement et rester compétitif. L'attractivité de la filière est un enjeu majeur : des moyens supplémentaires doivent être investis par les fédérations pour **créer de nouvelles formations, les structurer et les promouvoir**.

XXXI. Le cadre de réglementation ferroviaire européen doit rester **clair et stable** afin que les industriels puissent produire en grandes séries, **être compétitifs** tout en proposant des solutions évolutives et innovantes. Les Spécifications Techniques d'Interopérabilité sont des normes essentielles auxquelles les industriels, opérateurs et gestionnaires d'infrastructure européens doivent se conformer.

XXXII. La filière ferroviaire, qu'il s'agisse du point de vue des industries ou des opérateurs, reste aujourd'hui **peu structurée et morcelée** alors que la filière française et son expertise est mondialement reconnue. **La création d'un GIFER est urgente** afin que la France puisse développer efficacement son système ferroviaire et s'imposer sur la scène européenne et internationale, face à l'arrivée de nouveaux acteurs.

XXXIII. Le ferroviaire et son industrie font appels à des imaginaires pluriels et souvent antinomiques chez le grand public mais également les élus : **objet d'innovation** grâce au TGV et au métro automatique, **objet électoral** quand il s'agit des petites lignes ou des LGV, **objet de controverse** lorsque sont évoqués retards, suppressions et grèves. Aujourd'hui, le ferroviaire veut écrire le récit du **voyage bas-carbone**. Mais pour attirer, le secteur doit aussi miser sur des atouts que le public ne soupçonne pas : **en plus d'un mode décarboné, le train est le fleuron technique français le plus économe en énergie, en espace public et certainement l'un des plus innovant**.

# Un projet de rapports sectoriels

**Pour un réveil écologique est un collectif d'étudiant.es et jeunes diplômé.es, créé suite à la parution d'un manifeste éponyme en 2018.**

Signé par plus de 30 000 élèves venant de 400 établissements différents, le texte appelait à une remise en question des chemins que l'on nous trace au sein d'une économie destructrice de l'environnement.

Le manifeste se concentrait sur les **entreprises, dont il est urgent que les business models évoluent**, ainsi que l'enseignement supérieur, qui ne prépare encore que trop peu aux enjeux de demain.

Le collectif (entièrement bénévole et indépendant) a depuis poursuivi dans cette voie, allant à la rencontre de centaines de directions, participant à des événements, réalisant des décryptages sur les réseaux sociaux, puis en publiant des **analyses plus poussées** (telles que celle-ci portant sur le ferroviaire).

Lancé fin-2021, ce projet a consisté à **construire un questionnaire spécifique, contacter les plus grandes entreprises françaises, les rencontrer, compléter les analyses avec l'aide d'experts et relecteurs indépendants, et désormais de publier ces rapports.**

Portant chacun sur un secteur dédié, **16 rapports** sortent de janvier à juillet 2025, avec à chaque fois une **infographie dédiée, une synthèse en 10 pages** (le présent document pour le ferroviaire) et un **rapport complet**.

L'ensemble est disponible sur le site suivant, créé en collaboration avec OpenClimat : <https://pourunreveilecologique.openclimat.com/fr/>

## Les chantiers de la transition

En réponse aux problématiques de fond qui ressortent de l'analyse des différents secteurs, il apparaît que la **transition va requérir de véritables chantiers, vers lesquels il est essentiel d'orienter les jeunes.**

À cette fin, un projet a été créé : **Pour l'Emploi de Demain (PED)**, avec des jobs durables à retrouver sur <https://jobs.pour-un-reveil-ecologique.org>

[contact@pour-un-reveil-ecologique.org](mailto:contact@pour-un-reveil-ecologique.org)





**POUR UN REVEIL  
ÉCOLOGIQUE**

**Collectif Pour un réveil écologique**

**Mai 2025**

 [pour-un-reveil-ecologique.org](http://pour-un-reveil-ecologique.org)

 [contact@pour-un-reveil-ecologique.org](mailto:contact@pour-un-reveil-ecologique.org)

