

Se déplacer – Objectif A4

CRÉER LES CONDITIONS D'UN RETOUR FORT À L'USAGE DU TRAIN AU-DELÀ DES VOIES À GRANDE VITESSE

Impact gaz à effet de serre :



L'impact GES de ces efforts financiers dépendra également des autres mesures pouvant inciter au report modal (sur les poids lourds pour le fret ; sur les véhicules particuliers pour le transport de voyageurs).

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 150
Nombre de votants : 150
Nombre d'abstentions : 0
Nombre de suffrages exprimés : 148
OUI : 95,9 %
NON : 4,1 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 1,3 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de faire en sorte que le train, peu émetteur de gaz à effet de serre, ne soit pas plus coûteux pour les Français que d'autres moyens de transport plus émetteurs, et qu'il soit plus utilisé.

Au-delà des zones urbaines et des grandes lignes, nous constatons une difficulté pour accéder au train dans les zones rurales ou de moyenne densité. Nous souhaitons développer une offre de train sur l'ensemble du territoire et rendre plus attractive l'offre existante.

Pour ce faire, nous proposons de :

- TL PROPOSITION SD-A4.1** : Réduire la TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 %
- TL PROPOSITION SD-A4.2** : Généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines régions
- TL PROPOSITION SD-A4.3** : Développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos...)

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, la part du train dans les déplacements augmente, au-delà des lignes à grande vitesse.

Nous pensons qu'une action pour redynamiser le train et le rendre plus attractif est importante. Cela passe par une action sur la tarification, par des investissements dans le réseau et les gares, mais également une modernisation des trains.

Concrètement, nous proposons de :

→ Réduire la TVA sur le train de 10 % à 5,5 % ;

Base juridique : Article 279 du code général des impôts (CGI) – le taux réduit de la TVA s'applique aux transports de voyageurs, quel que soit le mode de transport utilisé. Il peut être fixé à 5,5 % ou 10 % ;

→ Généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines régions au niveau des TER pour rendre l'usage du train financièrement intéressant en comparaison de la voiture ;

→ Développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, vélo...), mutualisé avec les investissements dans le Fret.

Ce plan d'investissement pourra être pensé en lien avec le développement du transport de marchandises.

TL PROPOSITION SD-A4.1 : RÉDUIRE LA TVA SUR LES BILLETS DE TRAIN DE 10 % À 5,5 %

Nous proposons de réduire la TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 %, ce qui constituerait un manque à gagner pour l'État important, mais n'apparaît pas impossible. En outre, cette proposition s'inscrirait en ligne avec la récente décision allemande d'abaisser la TVA dans le cadre de son plan climat.

TL PROPOSITION SD-A4.2 : GÉNÉRALISER LES MESURES TARIFAIRES ATTRACTIVES DÉJÀ PRATIQUÉES PAR CERTAINES RÉGIONS

Nous proposons de généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines régions au niveau des TER pour rendre l'usage du train financièrement intéressant en comparaison de la voiture. La complexité des dispositifs et l'opacité de la tarification sont néfastes au développement du train.

→ Niveau 1 : Il s'agit ici d'harmoniser les « tarifs solidaires » proposés par les régions sur les TER (et les cars régionaux) pour les publics les moins aisés (aujourd'hui, les régions ont des offres différentes) ;

→ Niveau 2 : Il s'agit d'élargir si possible ces tarifs à d'autres populations : un peu au-delà des limites de quotient familial actuelles (par exemple, pour inciter au basculement des comportements des travailleurs aux revenus moyens) ;

→ Niveau 3 : Il s'agit enfin de limiter les écarts majeurs de prix pour un même trajet (qui nuisent à la lisibilité et désincitent à prendre le train).

TL PROPOSITION SD-A4.3 : DÉVELOPPER UN PLAN D'INVESTISSEMENT MASSIF POUR MODERNISER LES INFRASTRUCTURES, LES MATÉRIELS ROULANTS ET LES GARES POUR EN FAIRE DES PÔLES MULTIMODAUX (LIEN AVEC LES VOITURES, CARS, VÉLOS...)

Nous proposons de développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos...).

Il s'agit de ne plus limiter les investissements aux grandes lignes, mais d'accroître l'effort sur les infrastructures des lignes régionales : une augmentation de 50 % des investissements, soit de 450 millions d'€ par an à 600 millions d'€ à partir de 2021-2022 puis à 750 millions d'€ au-delà de 2025, et un investissement annuel renforcé en matière de signalisation (ERTMS) et surtout pour les infrastructures en gare (passage de 70 à 100 millions d'euros par an) apparaissent comme un effort intéressant.

Ces investissements sont à coordonner et à mutualiser avec ceux nécessaires au transport de marchandises (présentés plus bas)¹ et représentant un investissement minimal de 400 millions d'€ par an pendant 10 ans.

NB : le chiffrage et le cadre réglementaire de programmation des investissements sont à préciser, le rapport Philizot de février 2020 sur l'avenir des petites lignes constituant une base de travail très récente sur le sujet².

À plus long terme, nous recommandons de développer les trains à hydrogène comme alternative aux trains utilisant des énergies fossiles, pour réduire les gaz à effet de serre sur les parties du réseau qui ne sont pas électrifiées.

Nous avons conscience que ces propositions vont avoir un impact sur les acteurs suivants, au sein de la société :

- Les usagers qui auront davantage de possibilités pour se déplacer, de manière propre, ce qui est positif ;
- La SNCF et les collectivités pour développer des pôles multimodaux autour des gares ;
- Le développement du train et le développement d'une tarification incitative représentera un coût à financer pour la puissance publique (État et collectivités).

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État et la SNCF prennent les mesures suivantes :

→ Par l'État :

- Évolution de la réglementation ;
- Investissement pluriannuel dans le réseau, en partage avec la SNCF en charge du réseau ;
- Investissement massif dès 2020 dans le développement des infrastructures pour les transports en commun propres dans les départements d'outre-mer.

→ Par les collectivités territoriales et particulièrement les régions :

- Investissements complémentaires et évolution dans la tarification.

1. Source d'analyse : https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/11/28/sncf-6-2-milliards-d-euros-pour-le-reseau-en-2020_6020911_3234.html

2. https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf