

# Remettre l'Europe sur les rails

Comment stimuler la  
relance du rail  
européen ?

GREENPEACE

Alors que nous entrons dans l'[année européenne du rail](#), le train compte pour moins de [7 % du transport de passagers dans l'Union européenne](#), à comparer avec 9,6 % pour l'avion et 71,7 % pour la voiture. [La plupart des voyages de plus de 1000 km](#) sont effectués en voiture ou en avion. Les chiffres d'utilisation du rail [n'ont que légèrement augmenté](#) au cours de la dernière décennie, et ils n'augmenteront pas après la crise de la covid sans une action politique audacieuse.

Pire encore, les transports publics, rail compris, pourraient être victimes de la pandémie. Les opérateurs ferroviaires ont suspendu les lignes internationales en 2020, et le nombre de trains a diminué. La réouverture de ces lignes est incertaine, et la concurrence avec les autres modes de transport sera plus rude que jamais. Le secteur de l'aviation, historiquement très dépendant des exonérations fiscales et des subventions directes, unit ses efforts [pour obtenir davantage de soutien](#) afin de revenir aux chiffres d'avant la pandémie, ce qui continuerait à alimenter la crise climatique.

En Europe, [le sous-investissement](#) dans l'infrastructure existante est déjà l'une des plus grandes contraintes du secteur ferroviaire. Une mauvaise allocation des fonds de relance Covid pourrait rendre ce problème insurmontable. Les gouvernements et les autorités publiques doivent donner la priorité aux investissements dans les chemins de fer, renforcer la coopération internationale et garantir l'accès au train pour tous.

- Des trains plus nombreux et mieux adaptés peuvent aider les Européens à réduire l'impact du secteur des transports sur la dégradation du climat. En moyenne, un voyage en train émet [4 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'un trajet en voiture et 5 fois moins qu'un vol en avion](#).
- Des trains plus nombreux et mieux adaptés peuvent également amorcer une reprise, avec des emplois nouveaux et durables à la clé. Investir dans [les transports publics et les trains](#) crée davantage d'emplois que de construire des routes.
- Des trains plus nombreux et mieux adaptés peuvent contribuer à relier les Européens de manière durable, en réduisant les inégalités et la pauvreté liée au transport. Pour les personnes les plus vulnérables, l'utilisation des transports publics n'est pas une option. C'est souvent leur seul moyen de se rendre chez le médecin, au travail ou à l'école.

L'année européenne du rail doit marquer un tournant et remettre l'Europe sur la voie d'un réseau ferroviaire véritablement connecté qui ne laisse personne de côté.

# Cinq priorités pour Greenpeace

## 1. Davantage d'investissements pour améliorer l'infrastructure ferroviaire

**Pourquoi ?** Depuis plusieurs décennies, le secteur ferroviaire souffre d'un manque d'investissement dans son réseau. Les effets se font particulièrement sentir sur le réseau local qui n'est pas à grande vitesse (vieillesse du réseau, fermetures de lignes, annulations, retards, etc.). Quand les lignes ne sont pas abandonnées ou en ruine, ce sont les trains qui manquent. En 2018, une [étude de la Commission européenne](#) a montré que sur 365 liaisons transfrontalières ayant existé, 149 (41 %) n'étaient plus opérationnelles. Et pourtant, l'étude montre que le financement reste insuffisant pour relever les défis de la rénovation et de la modernisation des infrastructures transfrontalières. En outre, [dix milliards d'euros](#) sont nécessaires pour équiper les voies et les trains d'un système de signalisation unifié qui doit permettre à ces derniers de franchir les frontières sans interruption du trafic. Plus généralement, il existe un écart considérable entre le coût des intentions louables de l'Union européenne pour relancer le transport ferroviaire et les budgets européens ou nationaux qui sont réellement disponibles pour atteindre ces objectifs.

**Comment ?** Au cours de la prochaine décennie, l'Union européenne et les gouvernements doivent **augmenter les montants consacrés à la mise à niveau et à la modernisation de l'infrastructure ferroviaire** dans les budgets et les fonds de relance européens et nationaux. Et ce, afin de faire du rail une alternative attrayante et accessible au transport routier et aérien dans toute l'Europe, y compris dans les zones rurales et périphériques. Des investissements publics supplémentaires sont nécessaires pour compléter les liaisons ferroviaires manquantes et supprimer les goulets d'étranglement du trafic transfrontalier. À l'inverse, l'argent public (fonds de cohésion de l'UE, mécanisme pour l'interconnexion en Europe, fonds de relance Covid, prêts de la BEI, budgets nationaux) **ne doit pas être dilapidé pour financer l'expansion des aéroports ou des autoroutes.**

## 2. Une meilleure coopération pour des services ferroviaires améliorés

**Pourquoi ?** Les réseaux ferroviaires européens restent un patchwork de systèmes nationaux incompatibles entre eux. Ce manque de coopération européenne constitue un obstacle majeur pour les voyages internationaux en train. Les principaux opérateurs ferroviaires sont très axés sur les services intérieurs. En réalité, le trafic ferroviaire de passagers est essentiellement national, [seuls 6 %](#) d'entre eux ont traversé les frontières en 2016. Les contrats conclus entre les gouvernements et les opérateurs ferroviaires sous la forme d'Obligations de Service Public (OSP) pour garantir des services qui ne seraient pas commercialement viables sans eux sont davantage utilisés pour les services ferroviaires intérieurs et régionaux que pour les services longue distance. [Seuls quelques pays](#) ont déclaré avoir des OSP portant sur les services internationaux. Même au sein des infrastructures ferroviaires opérationnelles, il y a un manque de services transfrontaliers de transport de passagers. L'étude a identifié au moins 48 liaisons transfrontalières présentant un potentiel important pour le transport ferroviaire de passagers. Le manque de matériel roulant compatible empêche également le développement de nouvelles lignes.

**Comment ?** Greenpeace appelle les gouvernements et la Commission européenne à coopérer activement et à **mettre ou remettre les trains transfrontaliers de jour et de nuit en service**. Malgré les annonces récentes, les liaisons directes entre capitales européennes et entre pays (y compris les pays voisins) sont rares.

Un **organisme européen** permanent doit être chargé d'identifier les réseaux prioritaires et d'élaborer un horaire européen idéal, en répartissant les itinéraires de manière à garantir un service minimum pour toutes les régions, tout en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes. Le système actuel de gouvernance ferroviaire est inapte à bâtir un système ferroviaire continental capable de répondre aux besoins de la population tout en favorisant le passage de l'avion et de la route vers le rail.

Greenpeace appelle également les gouvernements et l'Union européenne à offrir des incitants financiers pour les nouvelles lignes, par exemple sous forme d'obligations de service public ou de fonds de démarrage pour les nouveaux trains de jour et de nuit, **ainsi qu'un soutien financier pour le renouvellement et l'expansion du matériel roulant**. Une **réserve de matériel roulant financé par l'Union européenne** améliorerait l'accès et réduirait les coûts pour les opérateurs de trains de nuit et contribuerait à mettre sur pied un réseau européen de trains de nuit.

### 3. Des systèmes de billetterie et de réservation unifiés pour rendre le rail pratique et attrayant

**Pourquoi ?** Il est très facile de voler d'un point A à un point B, mais le coût pour le climat en est très élevé. Traverser les frontières en train est beaucoup moins néfaste, mais souvent très peu pratique. La qualité des informations sur les voyages internationaux est, au mieux, inégale et les passagers doivent souvent réserver des billets auprès de différents opérateurs, car il n'y a pas de liaisons internationales directes entre les pays. Dès lors, leurs droits au remboursement ou à l'assistance ne sont généralement pas garantis pour l'ensemble du voyage (par exemple, dans le cas où des retards font manquer des correspondances).

**Comment ?** La Commission européenne doit travailler à la mise en place d'un **système intégré de billetterie et de paiement à l'échelle de l'Union européenne**, afin de permettre aux passagers de réserver plus facilement un voyage en train impliquant différents opérateurs. L'Union européenne doit **obliger les compagnies ferroviaires à vendre des billets directs afin de protéger les droits des passagers**.

### 4. Le train plutôt que l'avion

**Pourquoi ?** Alors que l'avion est le plus [inéquitable](#) et le plus polluant des modes de transport, les compagnies aériennes bénéficient de multiples subventions, telles que l'exonération de taxes sur le kérosène, les quotas gratuits dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, la TVA à taux zéro sur les billets internationaux et les subventions directes. L'aviation est également l'une des rares sources importantes de CO<sub>2</sub> qui continue à [croître](#) au sein de l'Union européenne. Ainsi, les contribuables supportent la charge des exonérations fiscales, en plus du coût environnemental de l'aviation. En conséquence, le rail souffre d'une concurrence déloyale et les gens choisissent l'avion, même pour des trajets courts. Hormis les liaisons avec les îles, le train peut relier toutes les [destinations aéroportuaires les plus fréquentées](#) d'Europe en moins de six heures. Selon une [enquête](#) de 2020, 65 % des Européens sont favorables à l'interdiction des vols court-courriers lorsqu'il existe une alternative

de moins de 12 heures. Alors que le coût des émissions est absent des tarifs aériens et que le transport routier paie à peine son utilisation de l'infrastructure routière, les compagnies ferroviaires doivent payer des taxes sur l'énergie et des droits de passage ferroviaires. En vertu de la législation européenne, les gouvernements ont le pouvoir de réduire les redevances d'utilisation des voies aux seuls coûts directs, mais certains d'entre eux ne le font pas. L'augmentation des redevances d'infrastructure fait particulièrement baisser le nombre de trains de nuit.

**Comment ?** Greenpeace demande aux gouvernements et à l'Union européenne d'éliminer progressivement les vols court-courriers, en commençant par **interdire les trajets pour lesquels il existe un trajet en train ou en autocar** de moins de 6 à 8 heures et/ou un train de nuit ou un ferry, et de veiller à ce que ces créneaux ne soient pas attribués à de nouveaux vols. La Commission européenne et les gouvernements nationaux doivent également **mettre fin à l'exonération des taxes sur le kérosène**, aux aides d'État pour les aéroports qui ne sont pas situés dans des zones isolées, et veiller à ce que les compagnies aériennes et les aéroports supportent leurs propres coûts environnementaux. **La lutte contre le dumping social** dans le secteur et la mise en place de **programmes de requalification appropriés pour le personnel** sont également essentielles pour assurer une transition équitable et propre. En outre, **la diminution des redevances d'accès aux voies pour les opérateurs ferroviaires**, en particulier sur les lignes où ces coûts empêchent les entreprises de faire circuler des trains de jour et de nuit, augmentera le nombre de trains, en particulier de trains de nuit, car ces derniers parcourent de plus longues distances. Les gouvernements doivent assurer un financement public pour couvrir le coût de l'entretien des infrastructures.

## 5. Un rail abordable et accessible à tous

**Pourquoi ?** Tout le monde n'est pas égal lorsqu'il s'agit de prendre le train. Les billets de train sont trop chers pour de nombreuses personnes, et toutes les gares ne sont pas accessibles aux passagers à mobilité réduite. Les personnes en fauteuil roulant sont obligées de demander de l'aide longtemps à l'avance pour monter et descendre des trains. Plusieurs pays d'Europe appliquent encore un taux de TVA sur les billets de train internationaux, alors que le taux de TVA sur les voyages en avion est de zéro.

**Comment ?** La Commission européenne et les gouvernements doivent faciliter les voyages en train pour les **personnes à mobilité réduite** afin de leur offrir le même niveau de service qu'aux autres passagers. Ils doivent appliquer un **taux de TVA nul sur les billets de train internationaux et des taux de TVA réduits sur les billets intérieurs**, et veiller à ce que le voyage en train soit **moins cher pour les passagers à faibles revenus**, par exemple en introduisant des tarifs sociaux.

## Contact

Lorelei Limousin, chargée de campagne Transport pour Greenpeace Europe  
+32 (0) 477 79 04 15, [lorelei.limousin@greenpeace.org](mailto:lorelei.limousin@greenpeace.org)

Elodie Mertz, chargée de campagne Transport pour Greenpeace Belgique:  
+32 470 77 48 58, [elodie.mertz@greenpeace.org](mailto:elodie.mertz@greenpeace.org)

[www.greenpeace.eu](http://www.greenpeace.eu)

[www.twitter.com/GreenpeaceEU](https://www.twitter.com/GreenpeaceEU)

Greenpeace est une organisation mondiale indépendante qui agit pour changer les comportements, pour protéger et préserver l'environnement et pour promouvoir la paix. Greenpeace n'accepte aucun soutien financier des autorités politiques, de l'Union européenne, du monde industriel ou des partis politiques.

**GREENPEACE**