

Lignes intercitys, trains de nuit, RER : comment financer les transports ferroviaires ?

Publié le 15 juin 2023

🕒 3 minutes

Par : [La Rédaction](#)

Un rapport parlementaire sur les modalités de financement des transports en commun et collectifs a été publié le 1er juin 2023. Il examine la question des besoins de financement de certains transports de faible impact environnemental : les trains d'équilibre du territoire (TET) et les réseaux express régionaux (RER) métropolitains.

Le rapport rappelle que les **transports**, "*qui représentent 30% des émissions de gaz à effet de serre de la France*", sont un "*levier d'action majeur*" dans la lutte contre le réchauffement climatique. Selon les rapporteurs, il est urgent que les pouvoirs publics investissent massivement dans les transports collectifs afin d'engager une **transformation durable des mobilités quotidiennes** (privilégier le train à la voiture ou à l'avion, par exemple).

Privilégier les TET et les RER

Selon le rapport, deux modes de transport seraient à privilégier :

- les **TET** (trains d'équilibre du territoire) **entre les principales villes françaises non reliées par la grande vitesse**. Ces trains de moyenne et longue distance (comme les trains de nuit), gérés par l'État, permettent le **désenclavement des territoires par des liaisons transversales**. Malgré la promesse du gouvernement d'investir 800 millions d'euros dans la relance des trains de nuit à l'horizon 2030, les rapporteurs estiment que "*les financements ne sont toujours pas au rendez-vous*" ;
- les RER métropolitains, considérés comme une "**solution efficace**" dans le contexte de **déploiement des ZFE (zones à faible émission)**. Le rapport précise toutefois que les financements restent à trouver.

Un secteur confronté à une "crise de ressources"

En France, les transports collectifs et de proximité sont gérés par les **autorités organisatrices de la mobilité** (AOM) à l'échelle intercommunale ou régionale. Ces dernières ont été fragilisées par la crise sanitaire : les confinements et les restrictions de déplacements interrégionaux ont engendré une **baisse de la fréquentation des transports collectifs de 35% en 2020 et 20% en 2021**. L'inflation de ces derniers mois liée à la crise énergétique, qui se traduit par une augmentation des péages ferroviaires, a également accentué cette tendance.

Dans cette situation, les rapporteurs craignent une **répercussion "incompréhensible" de la hausse des coûts de fonctionnement sur le prix des billets** qui constituerait un frein au développement du transport ferroviaire.

Des solutions qui restent conditionnées à des choix politiques

Pour éviter que les AOM ne répercutent cette fragilité sur le prix des billets, les rapporteurs esquissent quelques solutions alternatives. Parmi elles :

- **l'augmentation du taux de versement de mobilité** (impôt payé par les employeurs pour financer l'acheminement des salariés vers leur lieu de travail) qui constitue déjà la principale source de financement des AOM ;
- la **baisse du taux de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les billets de train**, financée par une TVA à taux normal sur les billets d'avion pour *"utiliser la TVA comme levier d'action pour mettre en adéquation le prix des différents types de transports avec leur impact environnemental"*. Cependant, l'amendement au projet de loi de finances rectificative pour 2022 *"défendu pour opérer une telle baisse"* a été rejeté à l'Assemblée nationale en juillet 2022.

Ces solutions s'inscrivent dans une **démarche de restructuration du financement public des transports** en France. À cet égard, les rapporteurs déplorent que les infrastructures de transport ferroviaire soient majoritairement financées par leurs usagers (par le paiement des titres de transport) alors que les routes, hors autoroutes, sont financées par le contribuable.