

Ambassade de France en Irlande
Service économique de Dublin

Affaire suivie par Alaïs Diébold

IRLANDE

Le retard structurel du transport public, frein à l'ambition climatique de l'Irlande

L'Irlande, pays européen le plus dépendant à la voiture, peine à moderniser ses transports publics malgré un riche passé ferroviaire. Même à Dublin, les transports en commun souffrent de retards chroniques, d'une faible intermodalité et de tarifs peu incitatifs. Les grands projets d'infrastructure, à l'instar du métro de Dublin, sont entravés par une gouvernance fragmentée, une centralisation excessive et la multiplication des recours juridiques. Cette inertie structurelle compromet les objectifs climatiques nationaux, alors que le secteur des transports reste l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre.

Une offre de transport public encore marginale

Autrefois doté d'un réseau ferroviaire parmi les plus denses d'Europe, l'Irlande repose aujourd'hui massivement sur la voiture individuelle. En un siècle, plus de la moitié des lignes ferroviaires ont été démantelées. Initié dans les années 1830, le réseau atteignait environ 5 540 km en 1920, couvrant presque l'intégralité de l'île (Annexe 1). Mais la partition de 1921, la guerre civile et la démocratisation de l'automobile ont provoqué un effondrement progressif du rail. Les stratégies autoroutières en Irlande du Nord et la fermeture des lignes transfrontalières ont accentué l'isolement des zones frontalières (Annexe 2). La création de l'entreprise publique Córas Iompair Éireann (CIÉ) en 1945, regroupant rail et bus, n'a pas suffi à inverser la tendance. Résultat : selon l'OCDE, près de 75 % des Irlandais utilisent la voiture pour leurs déplacements quotidiens. L'offre de transport collectif reste inégalement répartie en dehors des grandes agglomérations et inadaptée à une population géographiquement dispersée. L'ouest et le nord-ouest du pays sont notamment mal desservis, voire totalement exclus du réseau. Depuis les années 1990, le rail connaît un regain d'intérêt, mais l'organisation en étoile centrée sur Dublin et Belfast limite son efficacité, avec une seule liaison transversale (Waterford-Galway via Limerick). Le réseau reste majoritairement à voie unique, ce qui restreint fréquence et vitesse (140–160 km/h), loin des standards de pays comparables comme l'Écosse ou le Danemark. Le bus s'impose donc comme la colonne vertébrale des transports publics : 216 millions de passagers en 2023, soit +23,5 % par rapport à 2022.

Un réseau encore défaillant, même dans la capitale

Malgré une dynamique de modernisation, les transports publics irlandais restent peu performants. Même à Dublin, les retards sont fréquents, et certains bus ne passent tout simplement pas – les « ghost buses », régulièrement dénoncés par les usagers. L'articulation entre les différents modes (train, tramway, bus) demeure déficiente : les correspondances sont mal synchronisées, les infrastructures vieillissantes, et les pôles d'échange multimodaux rares en dehors de la capitale. Aucun des trois aéroports principaux du pays (Dublin, Cork, Shannon) n'est connecté au réseau ferroviaire, accentuant la discontinuité du système. Du point de vue tarifaire, l'offre reste peu compétitive. En mai 2023, Dublin s'est classée dernière d'un classement Greenpeace sur la qualité des transports publics dans 30 capitales européennes, en raison de prix élevés, d'une billetterie opaque et de l'absence d'options simples pour les usagers occasionnels. La Leap Card, indispensable pour bénéficier de tarifs réduits, coûte 5 euros et constitue la seule alternative au paiement en espèces – uniquement en monnaie, directement auprès du conducteur. Le paiement sans contact, déjà déployé dans la majorité des capitales européennes, n'est prévu qu'à l'horizon 2028.

Une mise en œuvre des projets freinée par des blocages structurels

Malgré des ambitions affirmées, l'Irlande peine à mettre en œuvre ses projets structurants. Chaque initiative s'enlise dans des cycles successifs de consultations, de révisions et de procédures. Le projet MetroLink, premier métro du pays, en est l'exemple le plus parlant. Initialement prévu pour une mise en service dans les années 2010, il n'est désormais attendu qu'à la fin des années 2030. Ce métro automatisé reliera l'aéroport au centre-ville de Dublin en 25 minutes. Estimé à 9,5 milliards d'euros, il représente l'investissement public le plus important de l'histoire du pays. Mais les recours juridiques et l'inflation pourraient faire grimper la facture à plus de 23 milliards d'euros. Le projet DART+, visant l'électrification et l'extension du réseau ferroviaire autour de Dublin, suit une trajectoire similaire : autorisations retardées, planification morcelée, délais récurrents. BusConnect, programme de restructuration des réseaux de bus dans les cinq grandes villes, visant à introduire des flottes à faibles émissions, avance lui aussi lentement, entravé par les résistances locales et la complexité réglementaire. Quant au tramway Luas, actuellement exploité par Transdev, il reste limité à deux lignes à Dublin, sans extension concrète depuis plusieurs années. Les projets de tramway à Cork et d'extensions à Finglas ou Lucan n'ont pas encore de calendrier de réalisation.

Une gouvernance éclatée, facteur de lenteur et de surcoûts

Le système de transport irlandais souffre d'une gouvernance particulièrement fragmentée. De multiples acteurs interviennent – agences, ministères, autorités locales – sans coordination efficace. Les processus décisionnels sont longs et hiérarchisés de manière complexe. Chaque décision stratégique de MetroLink, par exemple, remonte du directeur de projet au conseil du programme, puis à Transport Infrastructure Ireland (TII), à la National Transport Authority (NTA), au ministère des Transports, au ministère des Dépenses publiques, et enfin au Cabinet. Ce circuit multiplie les points de friction et accroît les délais. Le cadre juridique, issu de la *common law*, tend à renforcer cette inertie. À titre de comparaison, les coûts du projet MetroLink sont deux fois plus élevés qu'un équivalent en France ou en Italie, trois fois plus qu'en Allemagne, et six fois plus qu'en Espagne. La centralisation excessive accentue ces blocages : l'autorité national de planification An Bord Pleanála conserve un monopole sur l'approbation de tous les projets d'infrastructure, quelle que soit leur échelle. Ce verrou décisionnel, combiné aux recours fréquents et à l'abandon des mécanismes d'accélération parlementaire jadis utilisés pour les chemins de fer, paralyse la dynamique d'investissement. *L'Irish Academy of Engineering* considère que cette lenteur systémique accroît les coûts, décourage les porteurs de projets et nuit à la compétitivité nationale.

Un secteur-clé pour la transition climatique

Le secteur des transports représente 21,4 % des émissions nationales de gaz à effet de serre. Pour atteindre son objectif de -51 % d'ici 2030, l'Irlande doit réduire de 7 MtCO₂ les émissions du secteur, alors que celles-ci ont augmenté en 2022 (+6 %) et en 2023 (+0,3 %). La stratégie « Avoid, Shift, Improve » structure l'action publique : réduire les besoins de déplacement, favoriser les modes durables (vélo, marche, transports publics) et améliorer l'efficacité des véhicules. Plusieurs mesures sont en place : interdiction d'achat de bus diesel depuis 2019, subventions à l'achat de véhicules électriques, développement de lignes de bus à hydrogène ou hybrides, et le programme Active Travel pour les mobilités douces. Toutefois, l'offre de transports publics reste structurellement faible en dehors de la région de Dublin : horaires réduits, connexions limitées et réseau ferroviaire très peu électrifié (3 % en 2024, le taux le plus bas de l'UE). Le National Development Plan 2021-2030 prévoit 35 milliards d'euros d'investissements, avec un budget annuel en hausse (3 milliards en 2020, 3,9 milliards en 2025). Mais des mesures structurantes, comme la réduction de la place de la voiture ou l'augmentation des taxes sur les carburants, se heurtent encore à une forte opposition sociale, freinant la transition.

ANNEXE 1 : Carte du réseau ferroviaire irlandais en 1920



Source: IBEC et CBI Northern Ireland, *Connected: A prosperous island of 10 million people. Scoping exercise on all-island connectivity (2016)*. [Ibec and CBI report on a connected island \(1\).pdf](#)

ANNEXE 2 : Carte du réseau ferroviaire existant (2023)



Source: All-island Strategic Rail Review (2024). [final-report-of-the-all-island-strategic-rail-review.pdf](#)