

LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE : un avenir à (re)construire pour la cohésion des territoires

Axes ferroviaires peu circulés mais essentiels en termes d'aménagement du territoire, les lignes de desserte fine du territoire, font aujourd'hui face à un mur de l'investissement. Retrouver un état normal de fonctionnement sur ces lignes nécessiterait en effet de trouver 675 M€ supplémentaires par an. Ces liaisons étant régulièrement mises en cause, il est urgent de mettre en œuvre les solutions qui garantissent une continuité de service de mobilités pour les citoyens des zones peu denses.

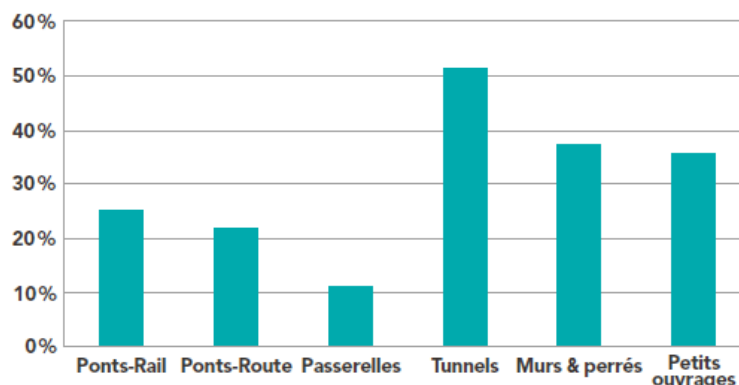
Un patrimoine très conséquent, peu circulé et qui se dégrade

Les lignes de desserte fine du territoire ou « UIC 7 à 9 », correspondent aux lignes les moins circulées du réseau. Elles maillent finement le territoire et sont généralement associées aux lignes de déplacement du quotidien.

Elles représentent 42% du linéaire des lignes (12 000 km, 200 lignes) dont 9 000 km des lignes avec voyageurs (AV) et 3 000 km des lignes sans voyageurs (SV) ou « fret ». Composées principalement de voies uniques, elles représentent 30 % des voies (15 000 km sur 49 000 km), dont 12 000 km de voies AVⁱ.

Elles concentrent une quantité importante d'ouvrages d'art par rapport au reste du réseau, notamment plus de 50 % des tunnels et plus du tiers des « murs et perrés » et des « petits ouvrages ».

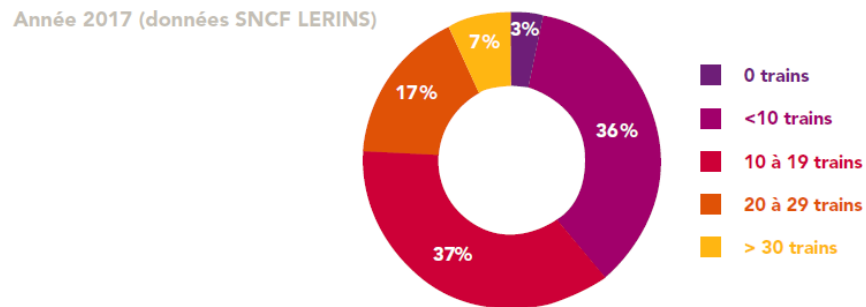
Graphique 1 : Poids des lignes UIC 7 à 9 par type d'ouvrage d'art



Source : « Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation ». SNCF Réseau. 10/2018.

En termes de circulations, ces lignes représentent de l'ordre de 10 % des trains-km. Le trafic moyen y est de l'ordre de 13 trains par jourⁱⁱⁱ (soit 2% des voyageurs-km)^{iv} avec de fortes disparités de circulation selon les lignes (voir ci-dessous) : 3/4 des lignes accueillent moins de 20 trains par jour en moyenne.

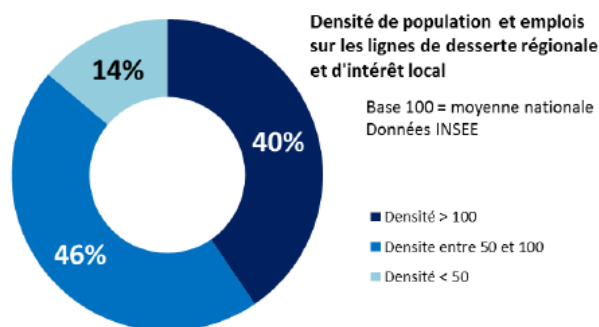
Graphique 2 : Trafic moyen journalier annualisé sur les lignes régionales



Source : « Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation », SNCF Réseau. 10/2018.

Ces lignes se caractérisent également par de fortes **disparités territoriales** : 60 % du linéaire dessert des zones moins denses que la moyenne nationale et 40 % du linéaire dessert des territoires au moins aussi denses que la moyenne nationale^v.

Graphique 3 : Densité de population et emplois sur les lignes de desserte régionale et d'intérêt local

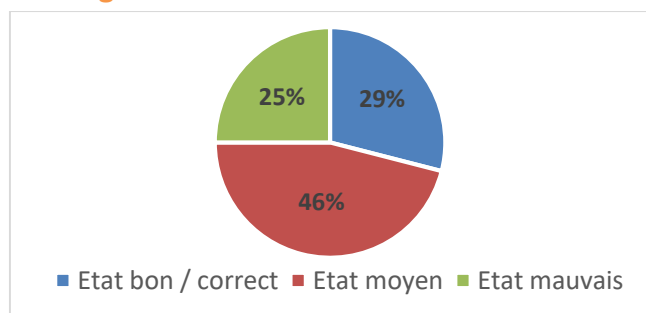


Source : « Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation », SNCF Réseau. 10/2018.

L'état du patrimoine des lignes UIC 7 à 9 est très inquiétant. L'âge moyen des lignes AV est de 38 ans, dont 3 800 km de voies hors d'âge (soit 32 %)^{vi}. A titre de comparaison, celui de l'ensemble du réseau est de 30 ans, alors qu'il est de seulement 17 ans en Allemagne^{vii}. L'âge moyen des lignes SV (fret) est de 73 ans, dont 1 800 km de voies hors d'âge (soit 60 %)^{viii}.

Par ailleurs, moins de 30 % des lignes AV sont dans un bon état et 25% sont dans un état mauvais^{ix}.

Graphique 4 : Etat des 9000 km de lignes UIC 7 à 9 AV



Graphique FNTP d'après l'audition de Patrick Jeantet par le COI du 24/01/2019

Ainsi, la moitié du linéaire des voies connaissent des **ralentissements** (4 600 km) pour préserver la sécurité des circulations. Si rien n'est fait, « ces ralentissements vont s'accroître et toucher 50 % de lignes en plus d'ici 5 ans » selon Patrick Jeantet, avec un risque de suspension de desserte de 4 000 km d'ici 10 ans.

Graphique 5 : Impacts du sous-investissement dans le réseau d'ici à 2028



Source : Audition de Patrick Jeantet par le COI du 24/01/2019

Par exemple, il faut actuellement 5 heures et demie pour relier Nantes à Bordeaux par le train (contre 3 heures en voiture), soit une heure de plus qu'il y a 40 ans. Les rames, qui sont pourtant neuves, roulent en effet à moins de 70 km/h^x.

Toute la France irriguée par les lignes de desserte fine du territoire et quatre régions particulièrement concernées

Toutes les régions françaises sont concernées par la présence de lignes UIC 7 à 9 AV sur leur territoire comme le montre la carte ci-dessous.

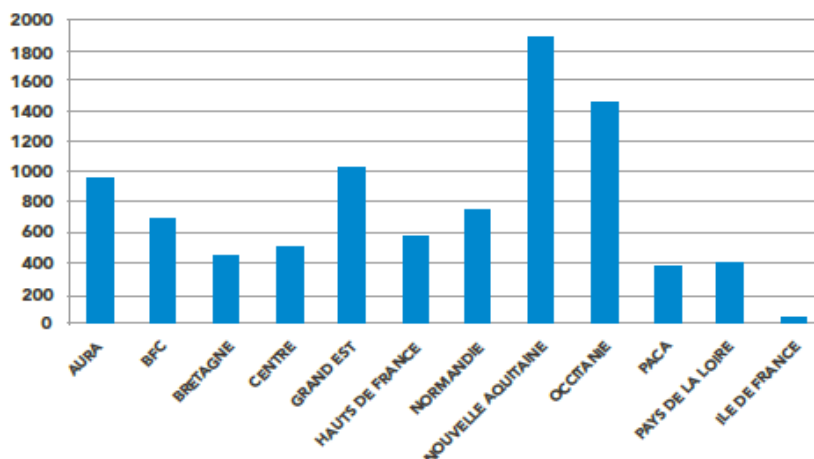
Carte 1 : Carte de répartition en France des lignes UIC 7 à 9 AV



Source : « Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation ». SNCF Réseau. 10/2018.

Cependant, quatre régions concentrent près de la moitié (5 300 km) des lignes UIC 7 à 9 : Nouvelle-Aquitaine (1 900 km), Occitanie (1 400 km), Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes (1 000 km chacune).

Graphique 6 : Kilométrage des lignes UIC 7 à 9 par Région



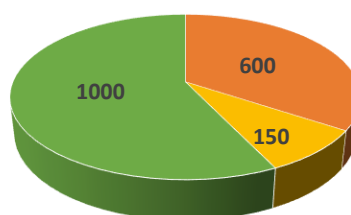
Source : « Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation ». SNCF Réseau. 10/2018.

Des financements qui ne sont pas à la hauteur des enjeux

En 2018, 5,1 Md€ ont été consacrés à la régénération et à la modernisation de l'ensemble des lignes par SNCF Réseau^{xi} : 3,4 Md€ en faveur du réseau du quotidien (rénovation du réseau, sécurité, accessibilité des personnes à mobilité réduite...) et 1,7 Md€ pour la transformation du réseau (dont la moitié pour les projets régionaux de développement). Par ailleurs, le contrat de performance 2017-2026 signé entre l'État et SNCF Réseau prévoit 46 Md€ d'investissements sur 10 ans pour accélérer la modernisation du réseau ferroviaire.

En ce qui concerne les lignes de desserte fine du territoire (UIC 7 à 9), le [rapport Spinetta](#) indique que leur coût annuel total pour les dépenses publiques s'élèverait à 1,7 Md€ :

Coût total annuel des lignes de desserte fine du territoire pour les dépenses publiques (M€)



- Charges de gestion de l'infrastructure (AV et SV)
- Dépenses annuelles de régénération (Région- Etat dans le cadre des CPER)
- Coûts d'exploitation des trains (hors investissement de matériel roulant)

750 M€ seraient ainsi annuellement consacrés à l'entretien et à la modernisation des lignes de desserte fine du territoire.

Cependant, les investissements ne sont pas à la hauteur des besoins. Lors de l'audition de Patrick Jeantet par le Conseil d'orientation des infrastructures le 24 janvier 2019, celui-ci précisait que les **besoins d'investissement** pour restaurer les performances nominales de ces lignes sont estimés à 6,9 Md€ d'ici à 2028, dont 2,7 Md€ d'ici 2022 non couverts par les capacités de financement actuelles.

C'est donc 675 M€ annuels supplémentaires sur les 4 prochaines années qu'il faudra investir dans le réseau des lignes de desserte fine du territoire pour le maintenir en capacité de fonctionnement, soit un quasi doublement de l'effort.

De plus, l'enveloppe consacrée en 2019 aux Contrats de Plan Etat-Région ferroviaires (qui finance principalement les « petites lignes ») dans le budget de l'agence de financement des infrastructures de l'Etat (AFITF), diminue de 30 % par rapport à 2018 passant de 224 M€ à 156 M€. C'est la conséquence d'un budget 2019 de l'AFITF inférieur aux annonces du projet de loi d'orientation des mobilités (2,5 Md€ constatés contre 2,7 Md€ annoncés). Le CPER ferroviaire, et en particulier l'investissement pour le réseau le moins circulé, sera la principale variable d'ajustement de ce budget, témoignant ainsi du désengagement financier de l'Etat sur ce réseau. (Voir DE 162 AFITF).

Quelles solutions pour l'avenir des petites lignes ?

Les lignes de desserte fine du territoire connaissent des réalités d'usage très différentes : elles peuvent représenter des maillons de grands axes nationaux, des lignes à caractère périurbain, des dessertes du réseau de villes régionales ou encore des lignes de maillage rural. Il ne faut donc pas réserver le même traitement à chaque ligne. Il est aussi essentiel de ne pas abandonner les territoires qui sont desservis par ces lignes (fermetures ou baisse de la qualité de service) pour ne pas aggraver les fractures territoriales.

En revanche, face au mur de l'investissement identifié pour ces lignes, des scénarios alternatifs au maintien de certaines doivent être étudiés. Un report « classique » du trafic sur le réseau routier via des lignes de bus ne peut pas être la seule réponse apportée par les pouvoirs publics. Un audit fin dans les territoires de ces lignes, étudiant « potentiel de la ligne » versus « coûts d'investissement et d'exploitation », doit être mené.

C'est notamment l'esprit de deux travaux en cours. Le 11 janvier 2019, le préfet Philizot a ainsi été chargé par la ministre des Transports de définir une stratégie pour les lignes de desserte fine du territoire. Cette mission aura notamment la charge de recenser « *les situations à traiter et de proposer des solutions techniques et de gouvernance adaptées à chaque situation* », région par région. Les conclusions de la mission devront nourrir le rapport que le Gouvernement devra rendre au Parlement en juin 2019. En parallèle, l'animation d'un groupe de travail visant à proposer des référentiels de maintenance et d'exploitation adaptés aux lignes de desserte fine du territoire a été confié au Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD). Les conclusions de ce travail sont attendues courant septembre 2019.

En attendant les résultats de ces travaux, trois grands axes d'orientations se dégagent pour l'avenir des lignes UIC 7 à 9 :

1. Retrouver une assise financière « acceptable » pour la collectivité (ou l'organisme) qui en aura la charge par le jeu d'économies de fonctionnement et/ou l'augmentation de la fréquentation et donc des recettes.

La publication d'un « kit méthodologique »^{xii} par SNCF Réseau met en avant plusieurs pistes pour diminuer les coûts d'investissement et d'exploitation afin de conserver certaines lignes : navettes uniques, suppression de ballast, modernisation de la signalisation, adaptation des process, réduction des coûts de maintenance... Par exemple, le tronçon Avranches – Pontorson de la ligne Dol-de-Bretagne – Avranches était menacé de fermeture compte-tenu d'un très faible niveau de trafic (trois allers-retours quotidiens). Suite à un accord entre la Région Normandie et SNCF Réseau les coûts d'exploitation de la ligne ont pu être réduits en remplaçant les deux voies sous-exploitées par une navette sur voie unique. Mise en œuvre entre 2017 et 2018, cette solution aurait permis un gain de 30 % par rapport au coût d'un renouvellement classique^{xiii} et la continuité d'exploitation de la ligne.

Si le potentiel d'une ligne est sous-exploité, l'investissement dans sa rénovation et sa modernisation peut être source d'augmentation de la fréquentation et donc des recettes. C'est le cas de la ligne rurale de 60 kilomètres reliant Merano à Malles dans le sud Tyrol italien. Fermée en 1991, elle a été de nouveau ouverte en 2005 suite à un investissement de 120 M€ dans la rénovation de l'infrastructure et l'achat de matériel roulant neuf. Après avoir transporté 1 M de voyageurs l'année de sa réouverture, elle comptabilisait 2,7 M de passagers en 2010 avec un coût d'exploitation de l'ordre de 7 à 8 euros du kilomètre contre 20 euros en France^{xiv}.

2. **Exploiter des lignes par des concurrents de SNCF mobilités.** Cette solution, potentiellement rendue possible avec l'ouverture à la concurrence des lignes TER, pourrait également représenter des sources d'économies. La liaison TER qui relie Carhaix (Finistère) à Guingamp et Paimpol (Côtes-d'Armor) est une ligne gérée par une entreprise privée (la CFTA), filiale de Transdev, et qui exploite 86 km pour le compte de la SNCF. Sur cette ligne, l'organisation du travail y est unique : le conducteur de train est aussi en charge du nettoyage de la rame et de son entretien et la contrôleur s'occupe également de la vente des billets en gare. La polyvalence des salariés permet ainsi à l'entreprise de réaliser des économies de fonctionnement sur la ligne et d'améliorer ainsi la rentabilité de la liaison et d'assurer la qualité de service aux usagers.

L'intégration plus forte des entreprises de travaux dans l'exploitation des lignes doit être également débattue : l'ouverture à la concurrence pourrait en effet laisser la possibilité aux collectivités et autorités organisatrices de transport de choisir l'organisme le mieux disant pour la maintenance du réseau : des entreprises pourraient ainsi être en charge de la maintenance de l'infrastructure sur certaines lignes.

3. **Utiliser les emprises ferroviaires et y transformer les usages.** D'autres pistes de moyen terme restent à explorer et pourraient être mises en place lorsque leur efficacité est démontrée au niveau local. Les emprises des rails pourraient être utilisées pour y faire circuler des bus sur rails ou des métros « ruraux ». Une start-up des Côtes-d'Armor a par exemple imaginé le « Taxirail », un train sans conducteur, électrique ou hybride, capable de transporter jusqu'à 40 personnes^{xv}. Ces emprises pourraient aussi être transformées en surfaces bitumées pour y faire circuler des BHNS (bus à haut niveau de service) et à plus long terme des navettes autonomes.

Un projet est par exemple en cours de discussion pour mettre en place un service de BHNS dans l'Ain entre les villes de Sathonay et de Trévoux sur le tracé initial de la ligne ferroviaire. L'emprise actuelle de la voie ferrée serait donc aménagée pour permettre la circulation de ce nouveau service à des coûts plus modestes.

Conclusion : Remettre le local et les besoins des citoyens au cœur des décisions

Le maintien, la transformation ou la fermeture des lignes de desserte fine du territoire ne peut être décidée « d'en haut ». Chaque ligne, chaque gare est singulière. C'est pourquoi les réalités territoriales doivent guider les décisions qui seront prises en la matière. Le système actuel est à bout de souffle. Des solutions devront être rapidement mises en oeuvre sans quoi la mobilité dans les territoires peu denses en sera fortement impactée au risque de renforcer les fractures territoriales. De nombreuses pistes d'amélioration restent encore à explorer et les avancées techniques, numériques (etc.) doivent permettre l'amélioration et/ou le maintien de la qualité de services pour le citoyen.

Romain Guillet
guilletr@fnfp.fr
 01.44.13.32.22

ⁱ Classification des voitures de chemin de fer qui s'appuie sur une norme établie par l'Union Internationale des Chemins de fer.

ⁱⁱ Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation. SNCF Réseau. 10/2018.

ⁱⁱⁱ Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation. SNCF Réseau. 10/2018.

^{iv} [L'avenir du transport ferroviaire](#). Rapport de la mission conduite par J-C Spinetta. 15/02/2018.

^v Audition COI de Patrick Jeantet du 24/01/2019.

^{vi} [Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2017](#). Arafer. 11/12/2018.

^{vii} [L'avenir du transport ferroviaire](#). Rapport de la mission conduite par J-C Spinetta. 15/02/2018.

^{viii} [Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2017](#). Arafer. 11/12/2018.

^{ix} Audition COI de Patrick Jeantet du 24/01/2019.

^x [SNCF : les petites lignes souffrent d'un grand manque d'investissement](#). JT 13h TF1. 13/03/2018.

^{xi} [Les résultats 2018 du groupe SNCF](#). SNCF. 28/02/2019.

^{xii} Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation. SNCF Réseau. 10/2018.

^{xiii} [Du sur-mesure pour les lignes de desserte fine du territoire](#). Patrick Jeantet. SNCF Réseau. 05/10/2018.

^{xiv} « Petites » lignes et « petites » gares. FNAUT infos n°257. Septembre 2017.

^{xv} [Taxirail. Un train autonome pour sauver les petites lignes ferroviaires ?](#) Julien Vaillant. Le télégramme.