

BREF APERCU de la JOURNEE NATIONALE d'ETUDES
“PETITES LIGNES FERROVIAIRES”

18 mars 2025 – Champ sur Marne

Il y avait plus de 200 personnes dans l'amphithéâtre. Tout le spectre des intervenants et/ou acteurs était représenté. La FNAUT Grand Est était représentée par Roland ROUYERE & André LOTT,

Les lignes de desserte fine du territoire (LDFT), ce sont 7 650 km dont 7 100 encore circulées dont 1 542 km seraient intégrées au réseau structurant. Elles représentent 25 % du réseau national. Leur profil est très varié : périurbaines, transfrontalières, montagnardes ou rurales ...

Leur infrastructure souvent obsolète nécessite des travaux de renouvellement conséquents. Le montant des investissements a très nettement augmenté depuis 2016. SNCF Réseau aide financièrement les régions (8,5 % du montant des travaux) à rattraper le retard de régénération en travaillant à des solutions adaptées à chaque situation sur les principes de frugalisation des coûts, de réutilisation des matériaux, de limitation de l'empreinte environnementale et d'interopérabilité.

Certaines Régions de France ont décidé de devenir propriétaires de ces LDFT. Grand Est semble la plus avancée dans cette voie. Les 275 bassins de mobilités font l'objet de toutes les attentions.

Pour de nombreuses régions, face à la hausse de la demande et aux contraintes budgétaires, le premier enjeu est le financement. Le second, le contrat de performance. Ces enjeux contribuent à faire des projets de réouverture des LDFT des laboratoires d'innovation.

L'urgence du coût de la mobilité et du climat fait du train la solution. Pour agir efficacement, il faut un choc d'offre, c'est à dire un vrai service ferroviaire avec des systèmes évolutifs. D'où l'engagement de SNCF Voyageurs dans le programme de développement des LDFT. Sa première phase : repérage de 70 lignes où le train est pertinent. Ensuite, il faut examiner la faisabilité d'une réouverture et faire du sur mesure. Pour réussir ce défi, il y a besoin d'innover sur le système, le matériel roulant et le service.

L'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) travaille sur une territorialisation des exigences. Il faut décliner les normes et contraintes en fonction des perspectives, sans toutefois compromettre les évolutions. Ainsi, est envisagé l'allègement des contraintes de compatibilité ERTMS pour les nouvelles signalisations pour les LDFT.

Plusieurs retours d'expériences démontrent la diversité des cas, des besoins et des difficultés. Cet échange est suivi de deux présentations : celle du projet TELLI et celle de l'approche LDFT de Nouvelle Aquitaine.

La table ronde de clôture a traité des nouveaux modèles et méthodes pour un choc d'offre sur les LDFT. Elle a mis en évidence :

-La dimension attractivité (beaucoup de parcours + temps de parcours compétitifs) pour mieux irriguer les territoires et réattirer les clients par une offre cadencée et consistante.

-Le transfert de propriété -comme c'est le cas pour Nancy – Contrexéville – peut permettre aux régions de se réapproprier la pleine maîtrise du projet de réouverture d'une ligne.

- L'ouverture à la concurrence est censée apporter plus de marges de manœuvre.
- Mention spéciale à la contrainte PN (loi Bussereau) qui alourdit le coût d'une réouverture de ligne.
- Diversification des voies de financement : recours à l'emprunt, taxes sur les bureaux parisiens...