



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Dossier de presse

PETITES LIGNES FERROVIAIRES

**Protocole d'accord avec la région
Nouvelle-Aquitaine**

22 avril 2021



CONTEXTE

Depuis une dizaine d'années, les petites lignes ferroviaires avaient été délaissées au profit des lignes à grande vitesse. Près de **2/3 d'entre elles étaient menacées de ralentissement ou de fermeture**. Alors que ces lignes sont essentielles pour le désenclavement de nos territoires et les mobilités quotidiennes de nombre de nos concitoyens, **le Gouvernement a décidé de prendre le sujet à bras le corps**.

Grâce à la mission réalisée par le préfet François Philizot au premier semestre 2019, un **état des lieux précis des 9000 km des lignes de desserte fine de nos territoires a pu être réalisé**.

Ceci nous a permis d'engager des échanges fructueux avec de nombreuses régions et de proposer les bases d'un accord partenarial. Une **planification sur 10 ans des travaux est mise en place**, afin de garantir la pérennité de ces lignes.

L'État s'engage aux côtés des collectivités pour réunir les 6,5 milliards d'euros nécessaires sur la période. Il s'agit d'un effort inédit. Par ailleurs, l'État mobilise **300 millions d'euros pour accélérer les travaux les plus urgents dans le cadre de France Relance**. Quatre protocoles d'accord ont ainsi déjà été signés depuis février 2020, respectivement avec les régions Grand Est, Centre-Val de Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Bourgogne – Franche-Comté. Quatre autres régions ont délibéré favorablement, les accords devraient être bientôt confirmés. C'est ici le cas pour la région Nouvelle-Aquitaine.

RAPPELS

Comment est organisé et entretenu le réseau ferroviaire français ?

- Une classification des lignes : les lignes à grande vitesse, les lignes structurantes, les petites lignes (dites UIC 7 à 9) avec trains de voyageurs (principalement, voire uniquement des TER), les lignes capillaires fret (sans trains de voyageurs), les lignes non circulées.
- Plusieurs types de travaux nécessaires sur une ligne : la maintenance (travaux courants sur les lignes existantes, financés à plus de 85% par l'État), la régénération (travaux de remise à niveau des lignes existantes), le développement (nouvelles lignes ou nouvelles fonctionnalités, par exemple le déploiement de nouveaux systèmes comme le GSM-R ou l'ERTMS).

Ce protocole d'accord concerne la régénération des petites lignes avec trains de voyageurs encore circulées.

Des accords adaptés à chaque territoire

- **Lignes concernées :** lignes nécessitant des travaux dans les 10 prochaines années et disposant encore d'un service voyageur régulier à date.
 - **Objectif :** proposer un schéma adapté à chaque région, afin de pérenniser et redynamiser les petites lignes.
 - **Parties prenantes :** une mobilisation conjointe de l'État, de SNCF Réseau et des régions.
 - **Temporalité :** un contrat sur 10 ans.
- **3 catégories de lignes :**
 - 1/ **les lignes d'intérêt national**, ayant vocation à être intégrées au réseau structurant et à être prises en charge à 100 % par SNCF Réseau dès 2023 ;
 - 2/ **Les lignes d'intérêt régional**, dont les investissements ont vocation à rester financés dans le cadre des contrats de plan État-région ;
 - 3/ **Les lignes d'intérêt local ou régional**, dont les charges seront assumées à 100 % par les régions.

Un programme Train léger

En parallèle, le Gouvernement souhaite **développer une filière du train léger en France.**

Moins consommateur d'énergie, plus léger, moins cher d'entretien (pour les rames comme les rails), ce train nouvelle génération aura de nombreux atouts. Au-delà de la seule question du tonnage à l'essieu, il s'agit de concevoir des solutions ferroviaires moins coûteuses, d'expérimenter de nouvelles techniques de travaux et de maintenance.

Plusieurs expérimentations de train hybride, de train à hydrogène et de train équipé de batteries sont déjà en développement dans certains territoires.

Nous soutiendrons aussi ces projets, dans le cadre des accords petites lignes et de France Relance. Par exemple, **l'État, via l'Ademe, accompagne les régions à travers des appels à projets pour développer la filière hydrogène.** Quatre sont déjà en cours : Grand Est, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Bourgogne-Franche-Comté.

Un protocole gagnant-gagnant, qui clarifie les responsabilités de chacun



Les régions n'ont plus de charges d'investissement (autrefois comprise dans les CPER) sur les lignes structurantes (catégorie 1). L'État fait ainsi un effort supplémentaire sur ces liaisons.



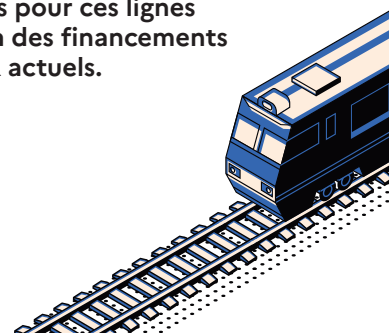
L'État n'abandonne pas les plus petites lignes (catégorie 3). Les régions décident de l'avenir de ces lignes, mais l'État peut accompagner leur choix avec un soutien aux projets industriels innovants, notamment pour développer des trains légers et des régénérations économes.



L'État demeure le premier financeur des petites lignes, plus globalement du réseau ferroviaire français, en conservant en moyenne plus de 85% des charges de maintenance (les péages versés par les régions pour les TER ne couvrant que 15% des charges) et un tiers des coûts de renouvellement.



L'État donne une visibilité sur ses engagements à 10 ans pour ces lignes du quotidien, au-delà des financements prévus dans les CPER actuels.



Projet de protocole d'accord avec la région Nouvelle-Aquitaine

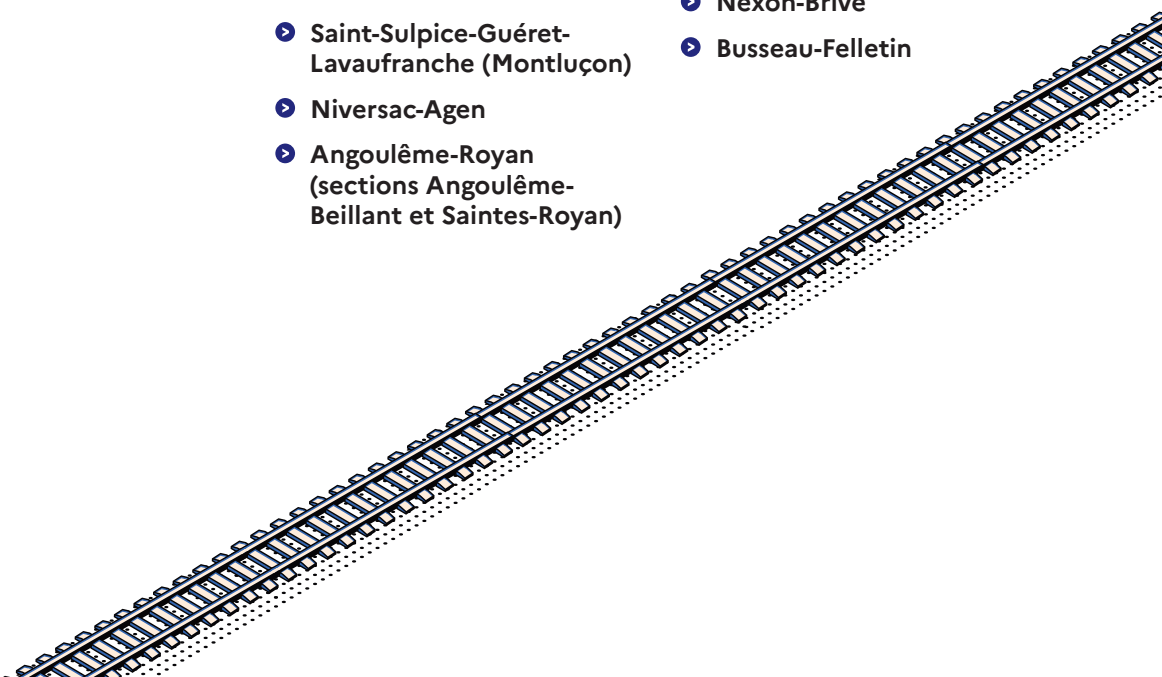
1,5
milliard
d'euros
d'investissement
pour la période
2020-2027

Informations sur le réseau : le réseau ferroviaire en région Nouvelle-Aquitaine est composé de 3 410 km de lignes exploitées dont 1 283 km de réseau structurant, comprenant 250 km de réseau LGV, 1 856 km de réseau régional (lignes ferroviaires de desserte fine du territoire) et 271 km de réseau dédié au fret (capillaires fret). Le réseau de lignes ferroviaires de desserte fine du territoire est particulièrement dégradé en raison d'un sous-

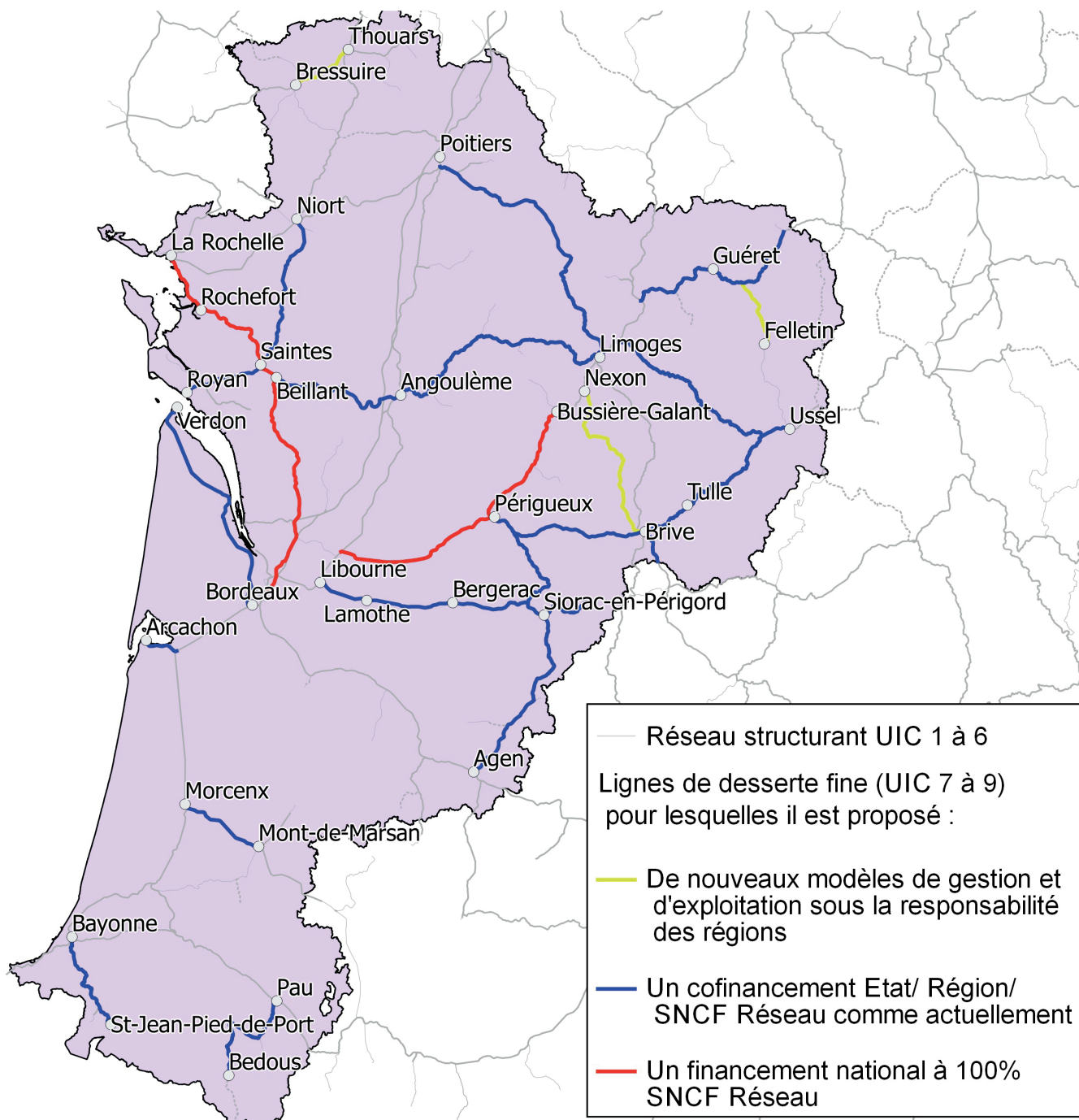
investissement qui s'est prolongé pendant de nombreuses années. Des travaux d'urgence ont toutefois permis de maintenir, autant que possible, les circulations sur les infrastructures, même à vitesse réduite. Ce réseau permet la circulation de près de 832 trains de voyageurs par jour en moyenne en semaine, dont 52 TGV/Ouigo/Elipsos, 80 Intercités et 700 TER, auxquels s'ajoutent 93 trains de fret.

Petites lignes intégrées dans l'accord État-région

- Nantes-Bordeaux (section Bordeaux-Saint-Mariens-La Rochelle-limite de région)
- Bordeaux-Périgueux-Limoges (section Coutras-Périgueux-Bussière-Galant)
- Poitiers-Limoges
- Périgueux-Brive
- Lamothe-Arcachon
- Angoulême-Limoges
- Niort-Saintes
- Brive-Ussel
- Saint-Sulpice-Guéret-Lavaufranche (Montluçon)
- Niversac-Agen
- Angoulême-Royan (sections Angoulême-Beillant et Saintes-Royan)
- Brive-Turenne
- Limoges-Meymac-Ussel
- Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port
- Libourne-Bergerac-Sarlat
- Bordeaux-Le Verdon
- Morcenx-Mont-de-Marsan
- Pau-Bedous
- Thouars-Bressuire-limite de région (intégrée dans la ligne Saumur-La-Rochesur-Yon)
- Nexon-Brive
- Busseau-Felletin



Lignes de desserte fine du territoire



0 50 100 km

Source: SNCF Réseau
Auteur: DGITM



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

