

Devenir des petites lignes ferroviaires versus un report sur la route.

Une équation économique face à l'enjeu écologique et territorial



18 septembre 2024

Les LDFT - un usage et une typologie très variés



7 100 km de lignes exploitées en 2024 (+ 500 km suspendues), dont



6 970 km avec des circulations TER



1 630 km avec des circulations Fret



520 km avec des circulations TET



69 km avec des circulations TGV

Autour de 4 environnements très différents



552 km de ligne à caractère de desserte nationale



936 km de ligne à caractère de desserte métropolitaine et périurbaine *dont 559 km sont dans le périmètre de SERM*



3 369 km de ligne à caractère de desserte de villes régionales

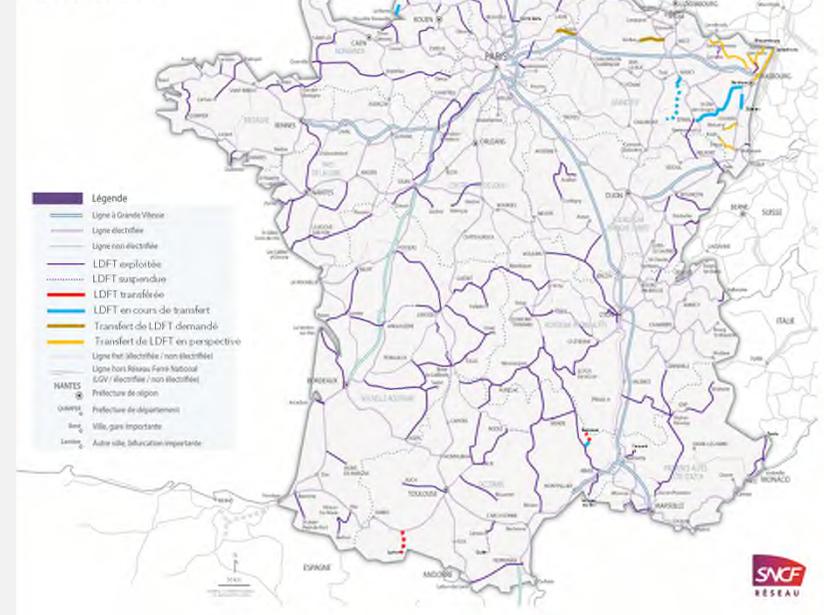


2 243 km de ligne à caractère de desserte rurale

Lignes de desserte fine du territoire

Avec circulations voyageurs

Situation août 2024



=> Une réponse à des besoins multiples

La problématique économique

Le ferroviaire coûte cher ... très cher

- ❑ une infrastructure complexe et exigeante (sécurité, topographie) ⇒ donc onéreuse
 - Créer / Rouvrir une petite ligne avec plateforme existante = 5 à 10 M€ / km (ex. Belfort/Delle).
Vs 2 M€/km pour créer une route simple
 - Créer une LGV > 20 M€/km
Vs 10 M€/km pour une autoroute

+ des coûts d'entretien de 20 à 50 K€/an/km

- ❑ Un matériel roulant qui dure (40 ans pour un train contre 10 à 15 ans pour un autocar), mais cher
 - 10 M€ pour un Régiolis bimode (220 places) *vs 0,2 M€ pour un autocar longue distance*
 - 16 M€ pour un Régiolis H2 (220 places) *vs 0,4 M€ pour un autocar EV*

Le ferroviaire est une solution modale à coûts fixes élevés ⇒ faire du volume pour amortir le coût unitaire

- Rien ne coûte plus cher à la collectivité qu'un train qui ne roule pas, d'autant qu'il ne rapportera rien !
- Efficace pour les zones urbaines (mass transit) et les longues distances (TGV, TET/TER + fret)
- Fragile là où la desserte est faible
 - ❖ 570 km de LDFT reçoivent 20 trains ou plus par jour (8%) / 1 630 km avec maximum 5 trains (23 %)
 - ❖ 40 % des LDFT desservent des territoires de densité > moyenne nationale
 - ❖ Trafic routier moyen sur les routes parallèles : 7000 véhicules / jour (de 1500 à 100 000 !)

Conclusion = mettre des trains ou fermer les lignes ?

La problématique économique

Réponse rapport SPINETTA (2018) = fermer les lignes !

⇒ Rapport Philizot : plans d'action Etat / Régions => **on ne ferme rien mais on répartie juste la « misère »** (400 à 600 M€/an quand même), **sans stratégie territoriale de devenir des lignes.**

Pour autant :

❖ **L'abandon du ferroviaire n'est pas une fatalité** car plus un problème d'offre que de demande
⇒ Là où l'offre progresse, la fréquentation croit encore plus fortement

- ✓ Avec 3 trains par jour, le ferroviaire n'est pas une solution de report modal : il est invisible !
- ✓ Avec un train par heure et par sens (hors périurbain), il devient outil majeur de la mobilité
⇒ **c'est le socle du système Suisse** (de 5h00 à minuit, du lundi au dimanche), idem Allemagne, Autriche...

❖ **Peut-on mettre 1 train par heure et par sens partout (à moindre coût) ? NON**

- Il y a des zones où la demande n'est pas suffisante ⇒ **autre solution via la route ?**
- Il y a des lignes où la capacité technique ne le permet pas ⇒ **offrir le maximum** (1 train / 2 heures en général) **et compléter par la route avant d'investir (modernisation de la signalisation)**

Exemple de ce qu'il ne faut pas faire :

- ❖ Une offre routière et un complément en pointe en train (ex. Abbeville – Eu) ⇒ ligne à l'arrêt
- ❖ Solution ? Faire l'inverse : mettre tous les trains possibles et compléter en pointe par des bus

Quid de l'impact écologique et territorial ?

Le train est une des solutions de mobilité les moins carbonées, mais enjeux particuliers pour les petites lignes

- 85% des lignes non électrifiées
- Des rames parfois peu remplies

⇒ Décarboner les trains (trains batterie et trains H2)

⇒ Mieux remplir les trains

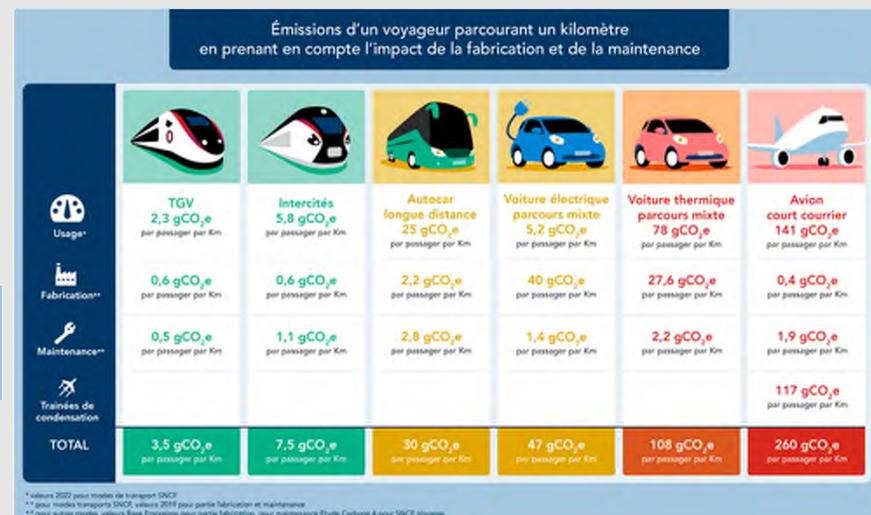
Alternatives : solutions routières décarbonées (ou peu carbonées) par bus réguliers, transport à la demande, covoiturage.

La perception et l'usage des alternative aux trains :

Suspendre une ligne/une gare **est un choc dans un territoire...** y compris pour celles et ceux qui n'utilisent pas ⇒ *Sentiment de déclassement (s'ajoutant à d'autres reculs sur les services publics)*

- Chute de la fréquentation lors du passage du train au bus, même pour période de travaux, et même en augmentant l'offre (ex. Epinal – St Dié en 2022 : fréquence bus/train X2 = fréquentation /2)
- Le car capte quand c'est un complément du train (renfort comme ex. du périurbain de Grenoble)

Mieux organiser le rabattement vers le train, là où l'offre peut être attractive, y compris par mode individuel. La qualité des parkings VL est une clé du report sur le train dans les territoires non urbains



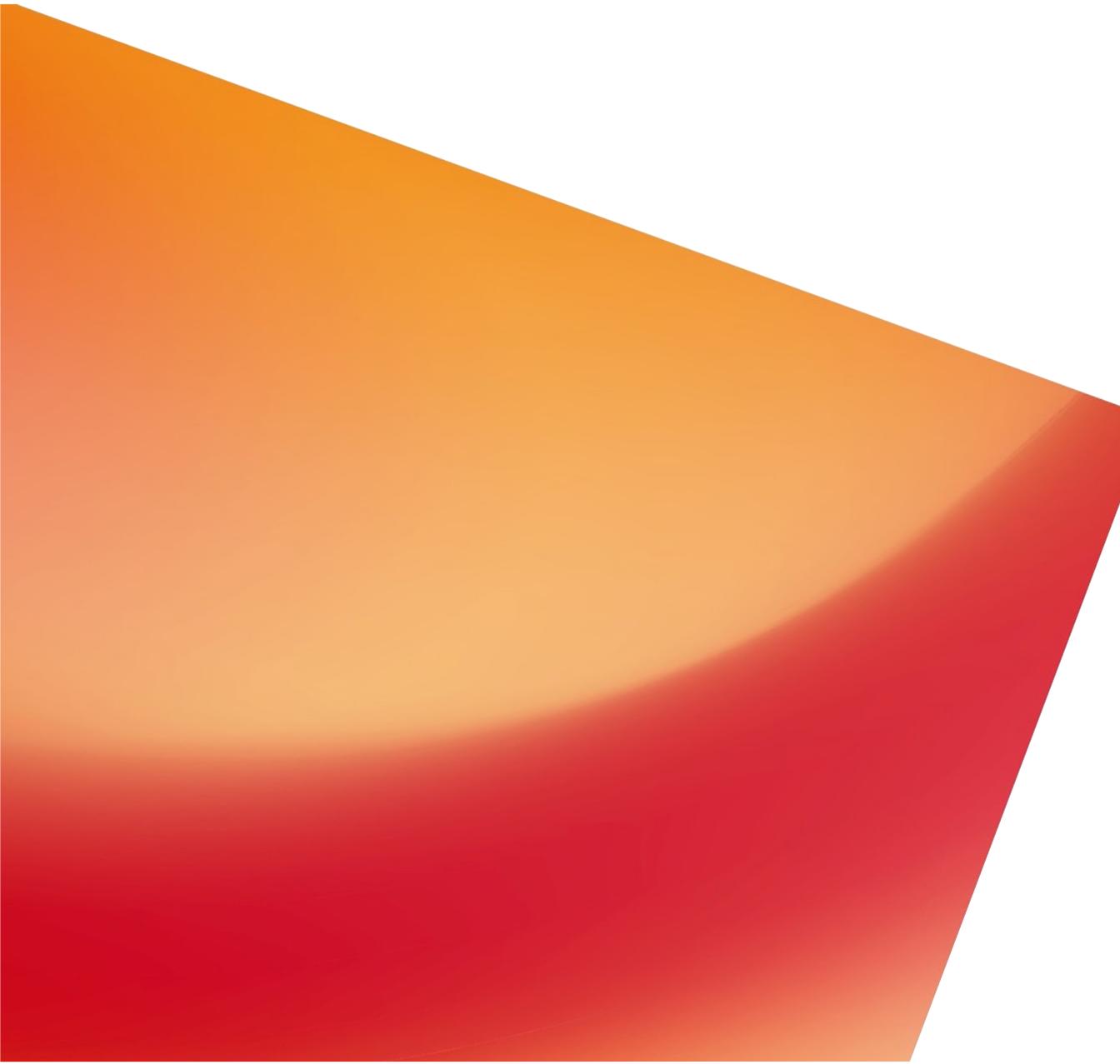
Eric VEILLARD

Chef de la Mission

Lignes de desserte fine du territoire

Merci

pour votre attention



ANNEXE

Le guide méthodologique pour dialoguer sur les projets



LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE
UNE NOUVELLE MÉTHODE
POUR LES PROJETS
DE MODERNISATION

ÉDITION 2021



Un document de communication interne et externe de SNCF Réseau ([accessible sur le site Internet de SNCF Réseau](#)), dont la mise à jour est fortement attendue

Un document dynamique qui s'enrichit au fil du temps : **initié en 2018**, (la 3^{ème} édition a été publiée en juillet 2021), une nouvelle version paraîtra d'ici octobre 2024.

La nouvelle vise à intégrer **de nouvelles dimensions** (offre de service, Asset management), de **renforcer la pédagogie** (notamment autour du volet économique) et naturellement intégrer les apports autour **des innovations**, des démarches de **conception frugale**, sans oublier un focus sur la traduction sur le terrain (forte attente en matière de REX).

Illustrer les leviers pour permettre au transport ferroviaire d'une une solution dans les territoires, fondé sur un dialogue d'acteur afin de converger vers **le juste dimensionnement de l'infrastructure avec l'offre de service**, et la bonne proposition technique et économique.

RETROUVER LE GUIDE MÉTHODOLOGIQUE ET TOUTE L'ACTUALITÉ SUR LES LDFT SUR INTERNET :
<https://www.sncf-reseau.com/fr/lignes-desserte-fine-territoire>