

Liaisons interrégionales et transfrontalières : manque de dessertes et risque de démembrement ferroviaire

V 9

Contenu

Synthèse.....	4
Préambule : un réseau en voie de dégradation pourtant indispensable pour répondre aux défis actuels	8
1- Liaisons multirégionales.....	10
1.1. Les lignes examinées	10
1.2. Tableau liaison par liaison.....	11
1.3. Des tronçons du réseau sous utilisés et menacés	35
1.3.1. Des services réduits entre régions voisines.....	35
1.3.2. De nombreux tronçons sous utilisés et en danger	37
1.4 Bilan des lignes interrégionales.....	40
1.4.1. Des difficultés multiples.....	40
1.4.2. Des possibilités de circuler limitées sur une partie du territoire	41
1.4.3. Le tronçonnage des dessertes interrégionales réduit la fréquentation	42
1.4.4. Des dessertes avec une faible amplitude de desserte et limitées le WE	43
1.4.5. Une absence de gouvernance, entre État en retrait, et régions démunies priorisant les liaisons internes	44

2. Liaisons internationales	45
2.1 Tableau liaison par liaison.....	45
2.2 Bilan des lignes transfrontalières	57
2.2.1. Des fonctions diverses	57
2.2.2. Des axes en majorité très sous utilisés, voire sans circulation voyageurs.....	58
2.2.3. Rôle des régions	58
3. Constat global	59
4. Pistes d'action	62
4.1. Financement	62
4.2 Pilotage : un cadre plus cohérent.....	63
4.3. Mise en œuvre d'un programme de développement	64
4.3.1. Exploitation plus efficace	64
4.3.2. Des trafics à développer	65
4.3.3. Vers une programmation multi modale en lien avec l'aménagement des quartiers de gare et des centres-villes.....	66
4.3.4. Des programmes dédiés à des enjeux d'aménagement spécifiques.....	68
4.4. Un réseau et des services d'intérêt national	70
4.4.1. Un réseau maillé desservant aussi les villes moyennes et ouvert sur les pays voisins	71
4.4.2. Des liaisons intervilles à conforter par des liaisons d'intérêt national, sur le réseau non LGV	72
4.4.3. Le retour des trains de nuit.....	74
Glossaire	75

Etude réalisée par Dominique Romann, aidé de différents contributeurs de la FNAUT, dont : Philippe Cretin, Daniel Grebouval, Cedric Journeau, Frédéric Laugier, Beatrice Letoffé, Jean François Martinet, Michel Magniez, Xavier Morel, Patrice Paul, Kevin Taboada de la Fuente, Patrick Varney. Jacques Ottaviani, en plus de ses très utiles relectures, est l'auteur des schémas graphiques donnant les plans des liaisons prioritaires d'intérêt national radiales, transversales, de nuit du chapitre 4. La revue media régulière de Gilles Laurent a été aussi une source d'informations. Merci à tous !

Les informations et propositions rapportées concernant des liaisons spécifiques émanent en général des contributeurs précédents et des FNAUT locales, et à défaut, de l'auteur principal ; ces informations locales n'étant pas systématiques font que certaines lignes sont mieux renseignées que d'autres.

Marc Debrincat a assuré la coordination de l'étude auprès de la DGITM et la mise en forme finale, relecture, apport d'illustrations, etc...

Synthèse

Plusieurs évolutions structurelles ont concerné le réseau ferroviaire, hors grandes liaisons nationales et internationales :

- La régionalisation déjà ancienne, qui a sauvé une part du réseau ferroviaire français, conjugué au développement des LGV qui ont amené une nouvelle clientèle aux trains, y compris TER via les correspondances.
- Le désengagement progressif de l'État pour l'infrastructure et les liaisons interrégionales sur lignes classiques, concentré sur quelques LGV et sur l'extension du réseau autoroutier, qui concurrence le réseau ferroviaire classique.
- La poursuite de choix d'investissements transport traitant séparément des différents modes, sans prise en compte d'une Stratégie Nationale bas Carbone. Les atouts énergétiques et écologiques du transport ferroviaire ne sont toujours pas comptabilisés dans les choix d'investissement.

Conjugué au manque de moyens, à un opérateur peu motivé pour les lignes secondaires, quelles conséquences cela a-t-il sur **les liaisons interrégionales du réseau ferroviaire** ? L'état de l'infrastructure et le niveau de desserte permettent de tirer plusieurs conclusions :

- De nombreuses liaisons interrégionales (près de 1500 km) sont en danger et d'autres ont déjà été fermées, en particulier en zone de montagne. Des tronçons à cheval sur les frontières régionales ne trouvent pas de financement pour leur simple maintenance, alors qu'ont parfois été financées des autoroutes parallèles d'accès gratuit ; du développement durable à l'envers.
- Le nombre de services assurés sur les tronçons à cheval sur les frontières régionales est souvent plus faible que sur le reste du réseau. Sur le même kilométrage (1500 km de voies en général double) l'offre serait insuffisante par rapport aux besoins interrégionaux. Si cela s'explique partiellement par le fait que des tronçons transfrontaliers peuvent être moins peuplés, il faut noter que :
 - 1) les régions privilégient, du fait de leurs ressources limitées, la desserte de leur territoire, au détriment des dessertes avec les grandes villes voisines.
 - 2) des régions préfèrent, au lieu de dessertes interrégionales, des offres régionales limitées à la ville « frontière » (avec des correspondances mal assurées avec le TER voisin), comme Amiens Reims, Rennes Nantes par Châteaubriant. Ceci simplifie, de leur point de vue, l'exploitation de leur réseau au détriment de la fréquentation et des usagers.

- Le transfert aux régions de 18 sur 24 des lignes « Trains d'Équilibre du Territoire » n'amène pas, sauf rares exceptions, de renforcement des dessertes (les moyens sont limités), mais maintiendrait pour le moment celles existantes et contribuerait parfois, par des correspondances imposées, de nouveaux arrêts, à améliorer les dessertes locales, au détriment des temps de trajet des liaisons.
- Les différentes gouvernances régionales auxquelles sont soumises les lignes interrégionales posent problème quand une ligne ou une portion de ligne est considérée comme de moindre intérêt par l'une des régions partenaires. Il n'existe aucune structure, aucune concertation, au niveau de l'État ou de Régions de France pour évaluer le potentiel de la liaison et maintenir une cohérence minimum du réseau, SNCF Réseau, donnant la priorité à la maintenance des voies les plus circulées se mobilise peu pour les voies secondaires.
- La commercialisation des trajets par SNCF Mobilités favorise les trajets TGV. Or les régions face à ce rouleau compresseur agissent sans cadre concerté, désignent leur offre de transport sous des noms particuliers connus des seuls utilisateurs de la région, mettent en place des outils d'information et d'achat particuliers qui ne peuvent contrebalancer cette mainmise. L'avenir des outils régionaux et des lignes interrégionales secondaires demanderait plus de concertation et d'actions communes.

Il y aurait donc au minimum 3000 km de tronçons « frontaliers », soit plus de 10 % du réseau, sous utilisés malgré un potentiel de déplacements birégionaux. Ces 10% insuffisamment utilisés entraînent des contraintes de déplacement pour les usagers et des pertes de trafic sur le reste du réseau. Ceci ne fait que traduire le manque de politique globale de desserte du territoire par le fer, pourtant le mode de transport le plus économe en énergie et en émission de gaz polluants et/ou à émissions de gaz à effets de serre, et le plus à même de répondre aux défis du temps présent (sociaux, énergétiques, climatiques). Si l'État s'engage au cas par cas sur quelques financements en faveur des lignes secondaires, en fonction des pressions subies, l'urgence climatique n'a encore que peu modifié la politique des transports.

Ce constat sur le réseau interrégional est à nuancer pour **les liaisons internationales** (hors liaisons intermétropoles européennes où les financements étatiques et européens sont mobilisés) :

- Les réseaux sont fréquemment coupés ou sans circulation, du fait des priorités « nationales » des États et des opérateurs publics nationaux, qui se mobilisent d'abord sur les grandes liaisons internationales. Les offres de transport ferroviaire satisfaisantes restent l'exception.
- Les dessertes ferroviaires sont cependant satisfaisantes ou en voie d'amélioration pour les déplacements quotidiens de navetteurs autour d'une grande ville et d'un pôle d'emploi et de services (Luxembourg, Strasbourg, Bâle, Genève). De plus ces pays étrangers concernés sont actifs en faveur du ferroviaire. Dans d'autres cas, les coupures de réseau sont possibles (Nice Turin).

- *L'exploitation des liaisons transfrontalières se heurte à la défense des pré-carrés des opérateurs historiques (en particulier français) : absence de promotion, lenteur des trains, nombreux retards et suppressions, mauvais référencement dans les moteurs de recherche au profit des TGV, correspondances non assurées, volonté de ne pas concurrencer les liaisons intermétropoles par TGV.*
- *L'action des régions frontalières (et des associations et habitants) est déterminante dans l'avancement des dossiers. Les États et les opérateurs suivent plus ou moins, tout comme l'Europe.*

Les pistes d'action :

- *Révision de la fiscalité des transports, pour supprimer les aides et taxer les modes polluants au profit des modes moins polluants. Il faudrait remettre en cause la gratuité d'axes rapides routiers, de fait à la charge de la collectivité nationale. Est-il cohérent parallèlement à une voie ferrée (ligne des Causses) de financer une autoroute et d'en rendre l'usage gratuit (y compris pour les utilisateurs non riverains qui ne participent en rien au développement local) ?*
- *Nécessité de passer du simple calcul économique au bilan global intégrant les coûts externes, pour le choix des investissements et des aides au fonctionnement des modes de transport. Le respect des seuls impératifs budgétaires est mortifère...*
- *Évolution des schémas directeurs d'axes, pour qu'ils respectent les objectifs globaux et spécifiques à l'axe (tous modes confondus) de baisse des consommations énergétiques et d'émissions, à obtenir en particulier en modifiant les répartitions modales. Arrêt de la politique d'investissement répondant à la demande, augmentant les capacités de tous les modes sur un axe donné.*
- *Définition d'un Réseau d'Intérêt National. Prise en charge réelle par l'État (ou l'UE pour les liaisons transfrontalières) de la responsabilité d'assurer la continuité d'une mobilité garantissant un service de base maillant le territoire.*
- *Affectation de moyens supplémentaires aux régions pour assurer des fréquences de passage attractives sur les liaisons interrégionales, y compris dans le cas de zones urbaines transfrontalières.*
- *Implication plus directe des habitants et des usagers des transports régionaux dans la définition des investissements, qui actuellement est faite par les décideurs politiques et économiques, surtout utilisateurs de modes rapides (avion et parfois TGV)*

et individuels (voiture). L'exemple suisse montre que la consultation des habitants aboutit à un meilleur compromis mobilité et environnement.

« Il va falloir apprendre, non à vouloir fermer les lignes, mais à les valoriser en multipliant les cadences et en diminuant les prix pour les clients : c'est cela le monde moderne vers lequel nous allons, celui du développement durable. Dans l'avenir, c'est le train qui globalement sera le mode de transport le moins coûteux pour la collectivité : encore faut-il que celle-ci accepte d'investir comme l'ont fait nos voisins ». Loïk Le Floch-Prigent, ancien Président de la SNCF.

Préambule : un réseau en voie de dégradation pourtant indispensable pour répondre aux défis actuels

Pourquoi s'intéresser au maillage du réseau français classique ? Le maillage du réseau ferroviaire a des implications sur de nombreux secteurs, de la santé à l'économie en passant par la consommation d'espace ; il bénéficie à beaucoup d'acteurs :

- Habitants : possibilité de déplacements peu carbonés, amélioration de la santé, réduction des risques d'accidents, accès élargi à l'emploi et aux services des grandes villes, tourisme.
- Opérateurs économiques : recrutements facilités par des liaisons TER fréquentes, déplacements professionnels économiques, entre villes, ou entre métropoles et leur aire d'influence.
- Activités et réseau : plusieurs activités en milieu rural utilisent la voie ferrée pour des transports lourds, qu'il s'agisse de matières premières, ou d'activité lourde. Elles représentent alors une bonne part du tonnage circulant sur la voie et assurent des centaines d'emploi dans des zones à faible densité d'activité. Un réseau minimum est nécessaire aussi pour maintenir la possibilité d'arrivée de nouvelles activités ou le passage d'autres au ferroviaire (bois, eaux minérales, carrières, céréales...).
- Départements : réduction des coûts d'entretien de voirie. Renforcement des chefs-lieux départementaux. Diminution de prestations sociales par un meilleur accès aux emplois.
- Collectivités locales : réduction des coûts d'entretien de voirie et des pollutions, densification des urbanisations existantes. Les lignes secondaires peuvent jouer un rôle dans le développement des villes moyennes et petites, et dans la réanimation de leur centre.
- régions et bassins de vie : améliorer les relations entre les métropoles et les villes moyennes de régions limitrophes permet de lutter contre le centralisme exagéré, et d'intégrer les villes moyennes au développement des activités, actuellement centré sur l'IdF et les métropoles régionales, et de trouver de nouveaux « clients » pour le réseau TER.
- État : diminution des coûts de la santé, réduction des investissements en infrastructure par utilisation prioritaire de l'existant, réduction de l'opposition entre territoires dynamiques et territoires en déclin.

- Système ferroviaire : meilleure efficacité du réseau par allongement des trajets en cas d'amélioration des dessertes interrégionales communes, maillage plus serré du réseau permettant des détournements de fret ou voyageurs en cas de difficultés, accroissement du trafic.

Quels axes pris en compte ?

Les liaisons interrégionales et les liaisons secondaires internationales ont en commun de dépendre de plusieurs Autorités Organisatrices de la Mobilité et de ne pas mobiliser les États nationaux, tournés vers les liaisons entre grandes métropoles européennes. Pour ce qui est du réseau secondaire, les AOM régionales se préoccupent en priorité de desservir leur territoire et négligent souvent les relations avec les régions ou les pays limitrophes. C'est pour cerner le phénomène qu'est développé l'inventaire ci-dessous.

Sont pris en compte ci-dessous **les lignes à cheval sur les « frontières »** régionales ou nationales, et non toutes les lignes en difficulté : on ne traitera pas par exemple des lignes en antenne, nombreuses sur les côtes ou en montagne, de la responsabilité d'une seule région.

Les lignes transfrontalières nationales du fait qu'elles présentent des causes de désintérêt proches de celles des lignes interrégionales seront donc également présentées. Les propositions pour les unes et les autres sont en bonne part communes.

1- Liaisons multirégionales

1.1. Les lignes examinées

L'investissement dans les LGV a développé des relations inter métropoles et grandes villes. On traite ici des **liaisons interrégionales ferroviaires** laissées de fait aux régions.

La régionalisation a sauvé de nombreuses lignes ferroviaires et a développé l'accès au transport public. Mais la régénération d'un réseau longtemps délaissé et l'exploitation restent sous-financées ; l'opérateur hégémonique actuel, SNCF Mobilité, n'est pas d'une grande efficacité sur les axes secondaires : coûts importants, fiabilité moyenne.

La fermeture de lignes est un phénomène ancien, datant de quasiment un siècle, concordant avec le développement de l'automobile. Après avoir été ralenti par les crises pétrolières, il continue et touche des voies en antenne et des liaisons interrégionales, par exemple entre les anciennes régions Lorraine et Champagne-Ardenne :

- Verdun-Saint-Hilaire-au-Temple (90 km), entre Metz et Châlons, fermée en 2013,
- Ussel Laqueuille, en 2014, interrompant les liaisons Bordeaux Brive Clermont et Limoges Clermont,
- Pont-Saint-Vincent – Merrey (111 km) ; fermée en décembre 2016, interrompant la liaison Nancy Culmont-Chalindrey Dijon, par Vittel et Contrexéville (il existe un autre itinéraire Nancy Dijon plus long par Toul Neufchâteau).

De 2011 à 2018, plus de 1000 km ont été fermées, au coup par coup, sans réflexion globale. La réduction du nombre de régions en 2016 devrait normalement limiter le nombre de lignes concernées. On constate cependant que des lignes entre les nouvelles régions ont été fermées récemment, ou sont menacées, ou ne bénéficient pas du service qu'elles mériteraient.

Les lignes interrégionales entre l'Île-de-France et régions voisines ne sont pas traitées, du fait de l'importance générale de leur trafic pendulaire avec Paris, qui en fait un cas spécifique.

Les liaisons ferroviaires sont analysées par couple de régions, les « frontières » étant classées dans l'ordre des aiguilles d'une montre en tournant autour de l'Île-de-France . Et en commençant par le Nord (et plus précisément en commençant par les lignes franchissant la frontière Normandie / Hauts de France.

1.2. Tableau liaison par liaison

Les phrases mises en valeur en grisé dans les colonnes infrastructure ou desserte mettent en valeur les risques élevés concernant la liaison, soit que l'état de la voie puisse directement conduire à l'arrêt des dessertes, soit que le faible nombre de dessertes voyageurs et l'absence ou la faiblesse des trafics fret ne pousse les décideurs à abandonner la maintenance de la voie.

Les indications de fréquence sont prises en jour de semaine, en général très supérieures à celles du WE. Des indications de trafic sont exprimées en TMJA : trafic moyen journalier annuel, issues de l'atlas du réseau ferré (SNCF Réseau) donnant la situation en mars 2019. Les kilométrages peuvent être approximatifs et issus du même atlas.

Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
	Caractéristiques et état de l'infrastructure	Point sur les circulations assurées et leurs AOM (et évolutions récentes des dessertes, etc....)	Trafic lié à la continuité de l'axe, populations desservies, etc...

Liaisons Hauts de France –Normandie			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Lille –Amiens – Rouen 115 km de la bifurcation de Rouen Martainville à Amiens Pas de tronçon fragilisé ou peu utilisé.	Double voie électrifiée (électrification 25000 v en 1984) Ligne modernisée dans les années 1980.	*Desserte TER constituée par 3 A/R Rouen-Amiens-Lille et 3 A/R Rouen-Amiens (dont deux ont une correspondance à Amiens en 6mn pour Lille). *Mais le dernier départ de Lille a lieu à 17 heures, beaucoup trop tôt (le vendredi soir, de nombreux étudiants rentrent à Rouen en voiture). Service 2020 : le dernier train sera à 18h mais avec changement à Amiens ce qui est dissuasif. *Correspondances à Serqueux avec Serqueux-Gisors et à Abancourt avec Beauvais-Le Tréport, non optimisées.	*La SNCF pousse une partie des voyageurs à faire le détour par Paris... plus long, au tarif TGV : temps de trajet TER de 2h42 entre Rouen et Lille contre 3h30 par IC+TGV avec changement de gare à Paris et un tarif quasiment doublé *potentiel lié aux déplacements entre métropoles (Basse Seine et agglomération lilloise), et au maillage avec les lignes radiales et côtières
<i>Proposition</i>	*Augmenter la fréquence de la desserte ; une entente entre les régions permettrait d'avoir 5 à 6 liaisons Rouen-Amiens-Lille sans changement à Amiens *Il est nécessaire de mieux adapter les horaires et de caler le cadencement avec celui des trains Rouen-Caen.		

Liaisons Hauts de France - Grand Est			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Lille Valenciennes, Fourmies, limite de région, Hirson, Charleville-Mézières, Longuyon, Metz	Double voie 25 000 V	<ul style="list-style-type: none"> *Un seul AR TER rapide Lille Charleville Mézières mis en place fin 2018, avec un nouvel arrêt à Liart (Ardennes) permet en semaine d'aller passer la journée à Lille. *Nouvelles dessertes programmées Charleville Luxembourg 4AR/s et Charleville Nancy en WE *Hirson confirmé comme point de correspondance, après la décision de la Région Hauts de France de faire fonctionner Laon Vervins *Le tronçon transfrontalier Hirson Charleville est très faiblement utilisé par les TER. 	<p>La ligne assure un maillage entre axes radiaux et est nécessaire à la desserte des villes intermédiaires</p> <p>Pour les liaisons entre Lille et Metz, la ligne est concurrencée par le TGV, L'utilisation de la ligne resterait économique pour l'utilisateur, et indispensable pour tous les trajets intermédiaires, surtout s'il y avait un service de bout en bout.</p>
<i>Proposition</i>	<ul style="list-style-type: none"> *Renforcement de la desserte birégionale Lille - Charleville - Metz (Nancy/Strasbourg), avec de bonnes correspondances *Potentiel d'un train de nuit Calais Strasbourg. *Un Lille-Luxembourg par Longwy serait plus performant que par la Belgique (Liège, Namur) 		
Amiens Laon Reims	Double voie, non électrifiée sauf un court tronçon	<ul style="list-style-type: none"> *Des trains Amiens Laon et d'autres Laon Reims, sans correspondances organisées *Chaque région a ses fiches horaires Amiens Laon et Laon Reims *Pas de trains Amiens Reims, mais les correspondances devraient être améliorées au prochain service. 	<ul style="list-style-type: none"> *La ligne assure un maillage entre axes radiaux et est nécessaire à la desserte des villes intermédiaires. *Elle permet de contourner Paris. *Potentiel du croisement avec la ligne TGV Paris Lille inexploité.
<i>Proposition</i>	<ul style="list-style-type: none"> *Desserte Amiens Laon Reims cadencée (en correspondance avec les IC Boulogne-Paris à Amiens) *Correspondance à Reims avec Champagne Ardennes TGV et à Reims vers Dijon *Déplacement de la gare des « betteraves » (TGV Haute Picardie) pour offrir des correspondances directes avec le TGV *Des TER rapides Lille-Cambrai-St Quentin-Tergnier-Laon-Reims sont aussi possibles et nécessaires 		

Liaisons Grand Est – Bourgogne Franche Comté			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
<p>Le tronçon frontalier de Culmont-Chalindrey, Vaux sous Aubigny, limite région, Is sur Tille, Dijon, est alimenté en BFC par 4 lignes :</p> <p>*Troyes, Bar sur Aube, Chaumont, Langres, Culmont-Chalindrey</p> <p>*Reims Chaumont, Langres, Culmont-Chalindrey</p> <p>*(Luxembourg Thionville Metz) Nancy Toul, Neufchâteau, Merrey, Chaudenay, Culmont-Chalindrey, Culmont-Chalindrey</p> <p>*(Belfort ou Epinal) Vesoul, Chaudenay, Culmont-Chalindrey</p>	<p>Double voie électrifiée, mais sinueuse et vétuste (zone de Neufchâteau), pénalisée par des travaux à répétition.</p> <p>Troyes-Dijon : 170km Nancy-Dijon : 175km Vesoul-Dijon : 130km Troyes-Nancy : 220km Vesoul-Nancy : 180km</p> <p>Le tronçon « frontalier » Culmont Is, qui cumule plusieurs trafics est relativement utilisé, ce qui est moins le cas des tronçons Neufchâteau à Culmont Chalindrey et Chaumont Culmont, soit le sud-ouest de Grand Est)</p>	<p>Le tronçon est utilisé par du trafic fret (Corridor européen n° 2 Mer du Nord-Méditerranée, qui est loin de saturer la ligne.</p> <p>Exploitation voyageurs par Grand Est et BFC. Prévisions SA 2020 :</p> <p>2 AR Nancy Dijon TER depuis le SA2019 (après suppression de TGV Metz-Sud passant par Nancy et Dijon).</p> <p>2 Troyes-Dijon directs et aucun dans l'autre sens</p> <p>1 A/R Chaumont-Dijon direct</p> <p>2 Culmont-Dijon et 4 Dijon-Culmont</p> <p>Correspondances à Culmont et Chaumont vers ou de Troyes (2 dans 1 sens et 4 dans l'autre)</p> <p>1 AR Reims Dijon</p> <p>Nancy Dijon TER en 2h30 à 3h. (Ajouter 2h de TER pour Dijon Lyon)</p> <p>+ 2 lignes courtes périurbaines :</p> <p>5 AR Neufchâteau à Nancy</p> <p>11 AR Is sur Tille à Dijon</p> <p>Au Sud, offre TER Dijon Lyon cadencée quasiment chaque heure, qu'il n'est pas utile de modifier.</p> <p>Toutes ces lignes souffrent de faibles fréquences.</p>	<p>Axe Nord Sud essentiel, le plus direct pour mettre en relation une bonne part du Grand Est avec Lyon et la Méditerranée.</p> <p>En concurrence avec l'autoroute et avec le réseau LGV, qui détourne les liaisons : les relations Nancy Lyon par TGV imposent détour et surcoûts : via Marne la Vallée 3h29, par Strasbourg 5h29, par changement à Paris environ 4h40</p> <p>Liaison entre capitales régionales. Peut être utilisée par des liaisons prolongées en particulier vers le Sud (en concurrence cependant avec axe Épinal Belfort et LGV).</p> <p>Axe Nord Sud sous utilisé : il est actuellement impossible depuis Dijon d'aller passer une journée dans le Grand Est, car il n'existe pas de départ le matin.</p> <p>Le nœud ferroviaire de Culmont-Chalindrey a un rôle important pour mettre en relation différentes lignes régionales, accessibles à tous grâce à des coûts au kilomètre réduits.</p>
<i>Propositions</i>	<p>*Revivifier l'axe classique Metz Nancy Culmont Dijon Lyon, et par correspondance à Culmont les lignes affluentes.</p> <p>*Axe économique pour les usagers, avec 1) des TER Dijon-Nancy pour le quotidien de proximité et 2) des liaisons longue distances : retour des LGV Sillon lorrain /Méditerranée et train de nuit.</p> <p>*Entre Nancy et Dijon, il est impératif que l'on puisse arriver à chaque extrémité le matin avant 9h et en partir vers 18h</p> <p>*Correspondances systématiques à Culmont avec la L4 (dont avec les relations Troyes-Nancy) et Mulhouse</p> <p>*Cadencement aux 2h par TER Reims Dijon inter villes moyennes (avec correspondances à Culmont).</p> <p>*Augmenter la cadence entre Troyes (Paris) et Dijon en direct via Culmont.</p>		



Gare de Chaumont, desservie par un automoteur assurant la liaison **Reims Dijon**.

Une liaison très utile dans une zone certes peu peuplée, mais organisée autour de petites villes tous les 30 à 60 km. La liaison assure leur relation avec deux pôles de correspondance importants : Reims et Dijon.

Chaumont, carrefour ferroviaire, permet la correspondance avec la ligne Paris Troyes Mulhouse, desservie par 5 AR/j.

Mais comment développer la fréquentation Reims Dijon avec 1 seul AR/j ? Un minimum de 2 AR/j permettrait au moins d'aller et venir dans la journée. 3 AR/j (matin, midi et soir) permettraient de faire décoller les fréquentations.

Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
(Nancy) Épinal , Bains les bains, limite région, Aillevillers, Lure, Belfort	<ul style="list-style-type: none"> *Nancy Épinal : double voie électrifiée *Double voie de d'Épinal à Aillevillers et de Lure à Belfort et. VU d'Aillevillers à Lure, très vétuste. *Axe qui devait fermer au SA 2019 mais les régions GE et BFC ont trouvé un accord pour réaliser les travaux de consolidation. RVB plus complet à prévoir d'ici 2025. *Km fragilisés, peu utilisés : Épinal Lure, aux confins des régions, avec moins de 10TMJA, sur 76 km 	4 AR Epinal Lure Belfort Et 10 AR Lure Belfort	Liaison entre le Sillon Lorrain et Belfort, Mulhouse Bâle. Désenclavement des Vosges et de son chef-lieu Épinal, avec accès au Sud (Paris Mulhouse à Lure et TGV à Belfort).
<i>Propositions</i>	<ul style="list-style-type: none"> *Travaux de réhabilitation complète de la ligne nécessaire après les travaux d'urgence prévus. *Nécessité de renforcer la desserte et de prolonger les TER Epinal Belfort vers Belfort Montbéliard TGV (correspondances). Sans coûts supplémentaires importants, la pérennisation de la ligne passe par 6 AR/j. *Électrification totale de l'axe plus problématique et long terme, liée au renforcement de sa desserte et au passage éventuel de TGV du sillon lorrain vers Lyon, moyennant un raccordement à Meroux ? 		

Liaison Centre Val de Loire – Bourgogne Franche Comté			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
(Paris) Montargis , Nogent-sur- Vernisson, Gien, Briare, limite de Région, Cosne, Nevers	Voie double électrifiée BAPR Ligne radiale rapide : Sur les 253 km Nevers Paris, 140 se font à 160 km/h.	*6 AR Nevers Paris repris par la région Centre VDL. Nécessité d'augmenter la desserte à 8 AR pour assurer un véritable cadencement entre Nevers Cosne et Paris *Desserte Transilien cadencée de Montargis à Paris *Desserte omnibus BFC de Nevers à Cosne, avec des trains peu remplis en retour de circulation *Entre les deux, le tronçon Cosne Montargis (70 Km environ) aux confins de la région Centre, n'est parcouru que par les IC Nevers Paris (6 AR) desservant 3 gares Briare, Gien, Nogent sur Vernisson, avec un grand trou horaire en milieu de journée.	Le terminus des Nevers Cosne à Cosne ne permet pas de charger la ligne en passagers, alors que Montargis bénéficie d'une desserte cadencée vers la région parisienne. Les omnibus Nevers Cosne et Montargis Paris ne sont pas en correspondance. Les villes de la région Centre sont faiblement desservies.
<i>Propositions</i>	*Développement d'une offre mutualisée entre les deux régions pour desservir l'axe Nevers Montargis, rationaliser l'offre, correspondre systématiquement avec le Transilien à Montargis. Démarrer des AR Cosne Nevers (de la région BFC) à Montargis (région Centre VDL),		
Tours , Vierzon, Bourges, la Guerche, frontière régions, Saincaize, Nevers , Chagny, Beaune, Dijon 430 km 200km entre 120 et 160 km/h	Voie double (électrifiée de Tours à Nevers) BAPR, non électrifiée de Nevers à Chagny. Le programme d'électrification, étudié, n'a pas encore été retenu, malgré son intérêt aussi pour le fret. *Est annoncée une prochaine coupure travaux de Tours à Vierzon *Tronçon peu utilisé : Bourges Nevers : 69 km	*Les deux régions avaient regroupé des TER Tours Nevers et Nevers Dijon en un seul convoi Tours Nevers Dijon. La SNCF a obtenu de revenir à la formule de TER dissociés. Suppression des 3 AR Dijon Tours directs au SA 2019, *Environ 10 usagers par train faisaient pourtant la liaison Tours Dijon de bout en bout, usagers payant souvent un tarif élevé. *Des correspondances devenues longues à Nevers et impossibles le soir. *Desserte Nevers Dijon fréquente (entre toutes les heures ou 2 heures), avec création des 3 AR « bolidés » Nevers Dijon en 2019. *5 AR TER Tours Nevers, cadencés aux 2 h. La desserte est moins lisible, avec moins de circulation entre Bourges et Nevers *2 AR Nantes, St Pierre des Corps, Nevers (tronçon du TET Nantes Lyon)	*Relier Dijon et Tours sans passer par Paris, sans subir le changement de gare à Paris et avec un coût 2 à 3 fois moins élevé et un temps de parcours seulement plus long de 20 min. Tours et Dijon sont des pôles de correspondance importants. *Cette liaison, facilite aussi des liaisons avec et entre des territoires isolés (Berry, Nivernais,...). *L'étude Rail Concept (financement des collectivités via RACO) proposait déjà en 2014 deux AR/j Nantes Dijon, via Nevers *Fort intérêt pour le fret (liaison côte atlantique avec l'Est). L'électrification est demandée par les régions et les ports atlantiques.
<i>Propositions</i>	*Cadencer la desserte Tours Nevers et améliorer les correspondances entre les Tours Nevers et les Nevers Dijon. *Assurer les correspondances des Nevers Dijon avec les Nantes Lyon passant par Nevers. *S'orienter vers le rétablissement de trains directs Tours Dijon (en réduisant le nombre d'arrêts en CVL). *Correspondances à Montchanin/le Creusot avec le TGV. *Du fait du rôle de la ligne, une coupure travaux de plusieurs mois n'est pas justifiée : il faut trouver d'autres solutions (ligne ouverte sur le WE élargi ? travaux une voie après l'autre ?). *Électrification de Nevers Chagny, pour achever l'itinéraire Nantes Dijon, qui serait aussi utile pour le fret, et réduire les coûts d'exploitation.		

Liaisons Bourgogne Franche Comté -AURA			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Dijon Seurre, Louhans, St Amour, limite région, Coligny, Bourg en Bresse (142 km)	Double voie électrifiée, V. Limitée à 140 km/h. BAL à vocation fret et dédoublement Lyon Dijon	4 AR Dijon Bourg en Bresse 7 AR Dijon Seurre Les correspondances à St Amour (pour Lons-le-Saunier et Besançon) et à Bourg (pour Genève, Macon, Chambéry, Modane) sont aléatoires De Seurre à St Amour (67 km), faible utilisation TER Trafic fret, avec plateforme fret sur Louhans	Le terminus Bourg serait plus attractif si les arrêts TGV étaient plus nombreux et les correspondances de meilleure qualité. On pourrait faire mieux sans matériel supplémentaire. Intérêt de prolonger des dessertes en direction des Alpes.
<i>Propositions</i>	*un cadencement Dijon Bourg (Genève) aux 2 h. est à envisager, à relier aux possibilités de correspondance à Bourg-en-Bresse		
(Mulhouse), limite région, Belfort, Besançon, Mouchard, Lons-le-Saunier, St Amour, limite région, Coligny, Bourg en Bresse, Lyon	*Double voie électrifiée entre Besançon et Lyon via Ambérieu. *Sauf VU électrifiée entre Mouchard et Saint Amour (tronçon entièrement en BFC), mais St Amour est à la limite de région. *Tronçon Lons et St Amour (environ 32 km) insuffisamment utilisé	*Entre Lons et Lyon, la limite du conventionnement est située à Bourg, mais les 2 régions ne se parleraient guère ce qui freine le développement des liaisons entre ces 2 villes *Desserte actuelle : 8 TER inter-régions dont 2 Lyon-Belfort, 1 Lyon-Besançon, 1 Lyon-Lons-le-Saunier, 1 Bourg-Belfort (avec correspondance de Lyon). La desserte est basée sur un cadencement aux 2h, mais avec des trous. *Amplitude horaire insuffisante : manque d'un départ tardif de Lyon vers Lons, un renfort de desserte vers Lyon le matin et vers Mulhouse le soir. *La suppression du TGV Marseille Strasbourg laisse des traces : substitution partielle et de mauvaise qualité. *S'il y a 10 TER/jour par sens entre Bourg et St Amour, ne permettant pas un cadencement horaire, il subsiste des trous entre Lons- le-Saunier et Bourg-en-Bresse et entre Besançon et Lons-le-Saunier.	Ligne gardant tout son intérêt, même après réalisation des LGV, par la desserte interurbaine assurée, le maillage avec les autres lignes. Les correspondances obligées à Belfort pour aller vers l'Alsace pénalisent les longs déplacements. Peut assurer du train de nuit Strasbourg Méditerranée).
<i>Propositions</i>	*Réorganisation birégionale et rationalisation de la desserte Besançon, Lons, Bourg, (Lyon), avec améliorations des correspondances. *Envisager des TER prolongés à Mulhouse et 2 IC Lyon Mulhouse prolongés vers Bâle ou Strasbourg.		

<p>Besançon, Mouchard, Andelot, Morez, St Claude, limite région, Oyonnax, la Cluse Nurieux</p>	<p>Double voie électrifiée entre Besançon et Mouchard. VU électrifiée entre Mouchard et Andelot. VU non électrifiée-de Andelot à St Claude Oyonnax Tronçon St Claude Oyonnax (32 km à cheval sur la frontière régionale) : dépose de rails et ballast ponctuels en cours.</p>	<p>Les liaisons d'un bout à l'autre sont supprimées depuis décembre 2017. Subsistent des dessertes régionales en antenne : - Besançon St Claude en BFC - Oyonnax Bourg en Bresse côté AURA, avec seulement 2 trains directs le matin pour Lyon ; sinon correspondance a Bourg en Bresse</p>	<p>Chaque région s'est repliée sur la desserte de son territoire, mais les besoins de liaison du haut Jura et du Haut Bugey avec Lyon et Genève ne sont pas pris en compte.</p>
<p><i>Propositions</i></p>	<p>*Réouverture du tronçon sans circulation St Claude Oyonnax *Offre birégionale permettant les liaisons entre haut Jura et du haut Bugey d'une part et les agglomérations de Lyon et Genève d'autre part : - en BFC, remettre en place des TER Dijon-Morez - St Claude (en correspondance de Paris) et Besançon-Morez/ St Claude, - en AuRA, des liaisons entre Morez/Saint Claude avec accroche décroche à Nurieux pour Bourg/Lyon et Genève.</p>		
<p>Nevers, Saincaize, Chantenay St Imbert, limite de région, Moulins sur Allier, Dompierre, limite de région, Gilly sur Loire, Digoin, Paray- le-Monial, Chauffailles, limite de région, Lamure-sur- Azergues, Lozanne, (Lyon)</p>	<p>*Nevers Moulins, double voie électrifiée, VU (en majorité) non électrifiée de Moulins à Lozanne, St Germain au Mont d'Or. Tronçon central à double voie, de Gilly à Paray. *La voie a été refaite en 2017 pour une quarantaine millions € dont 29 M€ sur un tronçon en BFC (Paray-le-Monial Chauffailles). Permettant d'y passer de 60 km/h à 100 km/h. *La modernisation de la voie ferrée de Paray-le-Monial à Lyon a été financée dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020. *Projet en coopération avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui a réalisé simultanément des travaux jusqu'à Lozanne. *Sur le tronçon le plus chargé, Paray Lyon, un seul point de croisement à Lamure-sur-Azergues complique l'exploitation de la ligne et limite ses capacités. Si le point de croisement de Lamure est fermé, on se retrouve avec un long canton d'environ 90km ! Impossibilité de prévenir rapidement Paray : au minimum 1h30 entre deux trains. *Km peu utilisés : tronçon « frontalier » Moulins Paray-le-Monial : 67 km</p>	<p>*Ligne chevauchant les limites régionales : Nevers (BFC), Moulins (AURA), Paray (BFC), Lyon Perrache (AURA) *Seulement 4 AR Paray-le-Monial Lyon, dont 2 le matin et 2 le soir, insuffisant pour les domicile travail allant à Lyon. *1 AR/j TER Tours Lyon conventionné par AURA et CVDL *2 à 3 AR/j TER fer Moulins Lyon par Paray *Entre Moulins et Paray-le-Monial donc : 4 TER + 5 cars par sens qui figurent sur les fiches horaires d'AURA et de BFC</p>	<p>La ligne a une fonction de désenclavement des territoires, concurrencé par une voirie rapide entre Moulins et Paray. Entre Moulins et Paray, la desserte par car a pris une place importante. Entre Paray et Lyon, la ligne a une clientèle « périurbaine » avec du domicile travail, mais la desserte, sous responsabilité des 2 régions n'est pas à la hauteur des besoins. La desserte Moulins Lyon se fait aussi par St Germain des Fossés, Roanne, Tarare. L'Asso de défense Adélfipaly estime qu'il existe des menaces sur la ligne (déc18).</p>
<p><i>Propositions</i></p>	<p>*Desserte à densifier en jouant la complémentarité avec l'autre ligne Moulins Lyon par Roanne. *Améliorer les conditions d'exploitation et la fiabilité : plus de point de croisement. *Desserte à amener à Lyon Part-Dieu pour permettre des correspondances grande ligne. *Optimiser à Paray les correspondances pour Montchanin.</p>		

<p>(Dijon, Chagny, Montchanin, Paray-le-Monial, Digoin, Gilly-sur-Loire, limite région, Diou, Dompierre sur Besbre, Moulins, (Clermont)</p>	<p>Dijon, Chagny : double voie électrifiée Chagny, Montchanin, Paray, Gilly : double voie non électrifiée Gilly sur Loire Moulins, tronçon « frontalier » voie unique non électrifiée Moulins Nevers Clermont : double voie électrifiée Km peu utilisés : Moulins Paray-le-Monial : 67 km</p>	<p>*Pas de liaison Dijon Clermont *Le tronçon Moulins Paray, est parcouru par quelques Nevers Moulins Lyon. Existent aussi des cars Moulins Paray. En AURA, les dessertes Paray-le-Monial Lyon, et en BFC les dessertes Montchanin Paray-le-Monial pourraient apporter du trafic à la ligne, en fonction des correspondances.</p>	<p>Les villes intermédiaires sont très inégalement et mal reliées aux agglomérations, Lyon, mais aussi Clermont et Dijon. Il manque un programme d'ensemble. La liaison Dijon Clermont via Paray et Moulins existait par le passé, avec même une prolongation à Besançon certaines années</p>
<p><i>Propositions</i></p>	<p>*possibilité à coûts réduits de prolonger des dessertes partielles en empruntant les 67 km entre Paray-le-Monial et Moulins, et développer les possibilités de correspondance. *remettre en service des liaisons sans changement Dijon Clermont (2 à 3 AR/j) pour désenclaver les villes intermédiaires et mettre en relation les villes, sans changement.</p>		
<p>Nevers, Saincaize, St Pierre-le-Moûtiers, Chantenay, limite région, Villeneuve-sur-Allier, Moulins</p>	<p>Double voie électrifiée Paris Clermont</p>	<p>*Desserte interrégionale TER peu lisible et dissymétrique. *Au Sud, 14 AR non cadencés pour la desserte Moulins Clermont</p>	<p>*Nevers a des liens traditionnels avec Clermont (université, services, etc...) *Plusieurs bourgs de plus d'un millier d'habitants entre Nevers et Moulins</p>
<p><i>Propositions</i></p>	<p>*retravailler la desserte omnibus Nevers Moulins en prolongement de Moulins Clermont, pour la rendre plus régulière</p>		
<p>Mâcon, limite de région, Bourg-en-Bresse Ambérieu</p>	<p>La ligne est en double voie électrifiée sur la totalité du tracé. Vitesse limitée à 140km/h</p>	<p>*Trafic fret et TGV (les Paris Genève passent par Macon Bourg Nurieux). *La desserte se répartit entre fer et cars, majoritairement avec un tronçonnage Macon Bourg et Bourg Ambérieu. Les rares TER fer directs Macon Bourg Ambérieu sont majoritairement placés en soirée. *Mâcon Bourg : 6 A/R omnibus fer du LauV en période scolaire 6 A/R routier dont 1 A/R direct en période scolaire + 6 A/R routier en vacances scolaire *Bourg Amberieu : 6 A/R fer omnibus du LauV en période scolaire + 2 A/R fer direct Q 4 A/R routier + 6 A/R routier en vacances scolaire</p>	<p>*Un bon nombre de relations se font en car TER, alors que l'infrastructure ferroviaire est sous utilisée. Le car est plus lent que le train. *Outre les besoins de desserte locale, la ligne devrait aussi assurer une fonction de desserte moyenne distance allant au-delà d'Ambérieu (et Bellegarde) qui sont des pôles de correspondance, peu attractifs pour les voyageurs.</p>
<p><i>Propositions</i></p>	<p>*Développer des dessertes TER : Macon Ambérieu Chambéry *Développer des dessertes TER : Macon Bourg Nurieux Genève</p>		

Liaison Centre Val de Loire - AURA			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
(Paris) Vierzon, Marmagne, Bourges , St Amand-Montrond, limite de région, Montluçon 104 km	VU non électrifiée sauf Voie double électrifiée de Bourges à l'embranchement de Marmagne. *Après travaux d'entretien en 2018 (traverses), des travaux de régénération pour 5 M€ sont prévus en 2019. *Il y a donc un engagement conjoint des 2 régions + État et SNCF Réseau. Mais trop de coupures annuelles des circulations pour motif travaux. *Risque pour la desserte de Montluçon, après baisse du service et de la fréquentation	*Le transfert de cette liaison TET Paris Montluçon à la région Centre Val de Loire s'accompagne à partir de décembre 2018 du remplacement des trains directs, aux motrices en fin de vie, par des automoteurs, sur financements État, avec changement à Bourges. Le trajet dure au mieux près de 3h45, pour différentes raisons : état des rails de Marmagne à Montluçon, correspondance à Bourges (+ 20mn) *Cependant, un premier train Montluçon-Paris de la journée avec un temps de voyage de 3 h 18, est possible avec un changement express (6 mn) à Vierzon ; mais l'insuffisance des trains de Limoges ou Toulouse à Vierzon diminue le nombre de correspondances possibles. *Les cars Montluçon Vierzon en substitution mettent 2h05 au lieu de 1h25 en train.	*Dans les années 1970, des lignes reliaient directement Montluçon à Châteauroux, Moulins, Ussel, Vichy, ce qui n'existe plus aujourd'hui. *Une liaison Bordeaux Montluçon a été rouverte par NA, mais pas Montluçon. Lyon, du fait du refus d'AURA. *Il faut enrayer la spirale du déclin : allongement des temps, chute de fréquentation, abandon de la voie. En 1988, le trajet du Paris- Montluçon s'effectuait en 2 h 58 ! *Désenclavement de Montluçon et de son arrière-pays vers Paris. Cet axe, à cheval sur plusieurs régions, permet des dessertes rapides vers Paris et est essentiel à toute une partie de l'Allier.
Propositions	*Remise en état de la voie Marmagne Montluçon *Il est nécessaire d'améliorer les liaisons de Montluçon vers Paris via Vierzon : au moins 3 correspondances journalières express (matin, midi, soir) à Vierzon dans chaque sens, sans passage par Bourges, pour une liaison Montluçon Paris plus attractive		

Liaisons AURA - PACA			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
<p>Grenoble Vif, St Martin de la Cluse, Clelles, Lus la Croix haute, limite de région, Aspres sur Buech (Veynes), Sisteron, St Auban (Digne) Manosque, Aix (Marseille)</p> <p>Grenoble – Veynes : 110km</p> <p>Km peu utilisé et fragilisé : le tronçon à cheval sur les 2 régions Clelles - Aspres (45km):</p>	<p>VU non électrifiée sauf très courts tronçons voie double à la sortie de Grenoble, et d'Aspres à Veynes.</p> <p>*Travaux urgents nécessaires à St Martin-de-la-Cluze sur 5,2 km. La situation se dégrade sur Clelles - Aspres (45km), tronçon à cheval sur la frontière entre régions. La fermeture partielle gare de Lus empêche des croisements. Ralentissements à 40km/h étendus à chaque changement de service. Le contrat de plan État-région 2015-2020 n'a pas prévu le moindre investissement pour ce trajet.</p> <p>*PACA a budgétisé 15M€ pour la maintenance de " l'étoile de Veynes" ; Grenoble - Métropole s'engageait à verser 2M€ pour Grenoble – Vif si la ligne est maintenue.</p> <p>*La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur annonce 1,4 M € sur Veynes Briançon, évitant des limitations de vitesse et l'arrêt des circulations Gap-Briançon.</p> <p>*Après avoir longtemps tergiversé, l'État proposerait de participer aux travaux Grenoble Veynes. Mais le bras de fer continue entre financeurs potentiels.</p> <p>*Le devis SNCF Réseau Grenoble Veynes est passé de 18 à 29 M€ (alors le financement prévoyait 10 M€ État, 6 AURA, 2 Grenoble métropole).</p> <p>*Rien ne pourra être entrepris de consistant avant 2022, mais travaux urgents possibles dès 2020. Le tronçon Clelles - Aspres pourrait être fermé « provisoirement » en 2020 ou 2021.</p>	<p>Partie Nord :</p> <p>*Les 5 AR TER assurent la liaison entre Grenoble Veynes et Gap via Veynes en 2h10. Trafic moyen de 900 v /jour.</p> <p>Partie Sud :</p> <p>*Desserte Marseille Veynes Gap Briançon : 3 AR + dessertes partielles dont des Marseille Sisteron</p>	<p>*Pour les liaisons Grenoble Marseille, le passage par la vallée du Rhône est plus rapide. Autoroute de Marseille à Sisteron (Gap), donc en partie Sud</p> <p>*La coupure de la ligne renforcerait le projet autoroutier Gap Grenoble (partie Nord).</p> <p>*La voie ferrée Grenoble Aix en Provence assure un itinéraire de transit (Alpazur Genève - Digne (Nice), contribuant au désenclavement de villes Veynes, Sisteron, Manosque + Die, Gap, Digne, Forcalquier, proches de l'itinéraire. + maillage avec l'axe desservant Briançon.</p> <p>*Le potentiel touristique est négligé.</p> <p>*Grenoble Veynes permet de faire passer le train de nuit vers Briançon pendant les travaux sur la ligne Valence, Livron, Veynes</p> <p>*Une Association pour la sauvegarde et la défense de la ligne Grenoble – Veynes est active pour la modernisation des services TER. Le car n'est pas compétitif : Entre Clelles et Grenoble, 1h de train = 1h30 de bus.</p> <p>*Côté sud, un Collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes lutte lui aussi pour le maintien de cet axe de pénétration vital du massif alpin.</p>
Propositions	<p>*Maintenance prioritaire de l'ensemble de l'axe pour y retrouver les vitesses normales, et mise en place des moyens pour une exploitation fiable réduisant les risques de retard (exploitation en VU de voie banalisée avec augmentation du nombre de croisements)</p> <p>*des relations Gap-Grenoble devraient être prolongées de Grenoble à Lyon (au moins 2AR/j pour autoriser le déplacement dans chaque sens)</p> <p>*Mise en service en plus des offres existantes d'une offre birégionale Grenoble Marseille avec au minimum 2 AR/j, avec correspondances à Veynes pour Valence et Gap</p>		

<p>(Valence) Livron Die, Luc-en-Diois, limite de région, Aspres sur Buech, Veynes, Gap, Briançon</p> <p>Livron – Aspres : 117km</p>	<p>Voie unique, sauf sur quelques km d'Aspres à Veynes</p> <p>*La ligne est régulièrement l'objet de travaux (les plus récents ont concerné le tunnel du col de Cabre), qui sont prétexte à interruption du trafic.</p> <p>*Ligne menacée du fait d'une implication irrégulière et insuffisante des pouvoirs publics, qui entraîne des investissements mal coordonnés et une exploitation erratique.</p>	<p>*4 AR TER Gap ou Veynes-Romans</p> <p>*Train de nuit Paris - Briançon (quand il roule).</p> <p>*La desserte locale est assurée par des autocars : 1h30 pour Valence - Die en car contre 1h00 en TER. Pour le second hiver consécutif, il n'y aura pas de trains supplémentaires de nuit pour les skieurs vers Gap et Briançon (2018)</p>	<p>*Le Briançonnais a besoin d'une liaison fiable et régulière.</p> <p>*Pas d'autoroute concurrente</p> <p>*Le potentiel touristique est important.</p>
<p><i>Propositions</i></p>	<p>*Fiabiliser la desserte intervalles de nuit (Paris Lyon Briançon et Marseille Briançon), qui ne doit pas être interrompue à chaque fois qu'on intervient sur la voie. Le détournement du train via Grenoble doit être possible : coordination des travaux Grenoble Veynes et Livron Veynes</p> <p>*Une relation de jour directe Lyon-Valence-Gap-Briançon (2AR/j pour donner l'accessibilité dans chaque sens) sans correspondance semble indispensable</p>		

Liaisons PACA Occitanie			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
<p>Avignon, limite des régions, Aramon, Remoulins Pont du Gard, Marguerittes, Nîmes, 48km</p> <p>Cette ligne est un prolongement de l'itinéraire rive droite du Rhône</p>	<p>Double voie électrifiée. Une quarantaine de km.</p> <p>Une concertation a été lancée en nov. 2019 pour la réouverture aux voyageurs entre Pont St Esprit et Nîmes Centre (82 km) via Avignon Centre (au total 10 gares desservies). Sont prévues : équipement des gares, voie de garage à Pont St Esprit.</p>	<p>*Il s'agit d'un des tronçons de l'itinéraire fret Lyon - Nîmes</p> <p>*Axe non utilisé pour le TER. Sa réouverture au trafic voyageur est envisagée par l'Occitanie, mais PACA n'y accorde aucun intérêt, sans parler de la SNCF.</p> <p>*Occitanie a inclus la ligne Nîmes Villeneuve-les-Avignon, Roquemaure, Bagnols-sur-Cèze, Pont St Esprit (limite de Région) comme l'une des 5 lignes à rouvrir au trafic voyageur : 8 AR/j prévus</p> <p>*Quelques TER n'auraient aucun mal à s'insérer dans le trafic fret diurne actuel, qui est assez léger.</p>	<p>Cette desserte intéresse des salariés et des scolaires, avec 3 petites villes à desservir : Marguerittes (9000 hab., périphérie de Nîmes), Remoulins (2500 hab. le double avec d'autres communes dans un rayon de 5 km + le pont du Gard à 3 km (plus de 1 500 000 visiteurs/an), Aramon (4000 hab. périphérie d'Avignon)</p> <p>*Grand potentiel du fait d'une liaison entre deux agglomérations importantes ; avec accès TGV, qui ne sont reliées que par une autoroute souvent embouteillée.</p>
<p><i>Propositions</i></p>	<p>*Occitanie et AURA devraient travailler ensemble pour mettre en œuvre une desserte du tronçon frontalier Le Teil Viviers Bagnoles St Andéol Pont St Esprit (40 km environ), ce qui permettrait une liaison de Romans Valence à Nîmes</p> <p>*Une douzaine d'AR/jour permettrait un cadencement horaire aux heures de pointe</p>		

Liaisons AURA - Occitanie			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
(Lyon) Givors , Tournon, la Voulte, le Teil, Viviers, Borg St Andéol, limite région, Pont St Esprit, Bagnols sur Cèze, Villeneuve les Avignon	Double voie électrifiée. Environ 210 km AURA lance une étude pour rouvrir la ligne depuis Romans sur Isère au Teil, via Valence TGV et Valence Ville.	*Il s'agit d'un des tronçons de l'itinéraire fret Lyon – Nîmes , qui laisse sans problème des sillons disponibles *Axe non utilisé pour le TER. Sa réouverture au trafic voyageur est envisagée par l'Occitanie, mais la SNCF n'y était pas favorable. *Occitanie a inclus la ligne Nîmes Villeneuve-les-Avignon, Roquemaure, Bagnols-sur-Cèze, Pont St Esprit (limite de Région) comme l'une des 5 lignes à rouvrir au trafic voyageurs	*L'Ardèche, département sans voie ferrée, desservie largement par la vallée du Rhône, car beaucoup de vallées débouchent sur le Rhône. *Chapelet de petites villes à desservir *Complémentarité possible des dessertes des 2 rives, les voyageurs pouvant jouer sur les dessertes, à condition de disposer de rabattements par car
Propositions	*Occitanie et AURA devraient travailler ensemble pour mettre en œuvre une desserte du tronçon frontalier Le Teil Viviers Bagnols St Andéol Pont St Esprit (40 km environ), ce qui permettrait une liaison de Romans Valence à Nîmes *Une desserte toutes les 2 heures serait un minimum, avec fréquence horaire en pointe.		
Clermont Arvant , Brioude, St-Georges-d'Aurac, Langeac, Monistrol d'Allier, Chapeauroux (limite région), Langogne, la Bastide St Laurent les bains (pt haut), Alès , Nîmes Clermont Nîmes : 303 km	Voie unique (sauf Clermont Arvant et Alès Nîmes), non électrifiée, Voie ancienne, avec patrimoine ouvrages, tracé exceptionnel. 13 M € pour remise en état prioritaire financée par Plan Rail Auvergne entre St Georges et limite Région Languedoc. Modernisation Alès Langogne confirmée au Plan de Relance (Langeac Langogne). Amélioration du tronçon Alès Nîmes en cours. Mais le préfet rechignerait à signer la convention de financement ; Interrogation de SNCF Réseau : faut-il investir plus de 100 M € pour 3 AR par jour ? Tronçon fragile : Brioude Langogne : 89 km	Arrêt de circulation du Cévénol Paris Marseille en 2007. Actuellement : 3 AR TER Clermont Nîmes + quelques trains touristiques + un train de fret 3 AR/s de Langeac à Tarascon Faible trafic : Arvant Alès En 2020, la fermeture de la ligne serait envisagée par suspension totale des circulations entre St Georges d'Aurac & Langogne, si notamment et a minima, traverses et rails ne sont pas changés sur les portions critiques en 2019 sur Chapeauroux – Monistrol (15 km) en AURA.	*Pas de desserte routière concurrente pour desservir les villes du parcours. *Liaison Massif Central avec Languedoc Roussillon, Basse vallée du Rhône, mais surtout cabotage entre villes, dessertes périurbaines, accès aux trains rapides à Clermont et Nîmes *Réseau structurant pour le Massif Central. *des Assoc de défense de la ligne mobilisées : 1° Elus 2° usagers *Bonne fréquentation de mars à novembre et en WE. *Il faudrait améliorer la fréquence et développer l'utilisation touristique (gorges de l'Allier)
Propositions	*Des moyens sont nécessaires pour garantir les temps de parcours et la fiabilité *Accroître le nombre de circulations, développer une offre touristique		

<p>Clermont Arvant, Neussargues, St Flour, Viaduc de Garabit, Loubaresse (limite région) St Chely d'Apcher, Marvejols, le Monastier, Séverac le Château, Millau, Bedarieux, Béziers 387 km. Neussargues Béziers (ligne des Causses) 279 km</p>	<p>*Voie unique électrifiée au sud d'Arvant. Les installations électriques 1500 V ne sont plus utilisées *Mauvais état et ralentissements par manque de maintenance. *En 2018, travaux prioritaires sur St Chely Neussargues, en 2019, fermeture en juillet août pour travaux prioritaires entre Severac et Millau. Ces travaux sont les travaux minima pour poursuivre l'exploitation. Des travaux plus importants mettraient Clermont à 5h30 de Béziers. Km fragilisés, Neussargues Bedarieux : 240 km, par un usage limité, mais en particulier Loubaresse Millau (42 km)</p>	<p>*L'Aubrac : Paris Béziers jusqu'en 2007 *Trafic extrêmement réduit : 1 AR Clermont Béziers ? mais qui demande 6h30, deux fois la durée du parcours autoroutier. *le rebroussement à Neussargues peut être plus rapide *Fréquentation scolaire en WE. La commercialisation par la SNCF est mauvaise. *Train de fret pour l'usine Arcelor Mittal de St Chély d'Apcher. *Ligne soutenue par la région Occitanie, qui a investi dans la réfection des voies et voudrait redynamiser la fréquentation de tronçons. ; mais ne peut investir dans une réfection lourde</p>	<p>*Liaison Massif Central avec Midi Pyrénées, Roussillon, péninsule ibérique. mais surtout cabotage entre villes et dessertes périurbaines aux 2 extrémités, accès aux trains rapides *Axe structurant pour le Massif Central *Potentiel touristique avec ses 2 viaducs, la ville de Millau, les Causses *la clientèle serait plus parisienne que clermontoise, donc nécessité de bonnes correspondances à Clermont *Concurrence de la A 75 gratuite, plus rapide (sauf pour partie Sud Millau Béziers). *Maintien du trafic fret et de l'usine de St Chély</p>
<p>Propositions</p>	<p>*Plus de moyens pour garantir les temps de parcours et la fiabilité *Il faut au minimum 2 AR/j pour intéresser des voyageurs locaux *Offre touristique</p>		
<p>Clermont, Arvant, Neussargues, Aurillac, Viescamp, limite région, Figeac, Capdenac, Villefranche de Rouergue, Tessonnières Toulouse</p>	<p>Voie unique (sauf Clermont Arvant) non électrifiée Pour Aurillac Figeac (68 km), tronçon transfrontalier, mais majoritairement situé en AURA, cette région financera en 2019-21 95% des travaux urgents nécessaires sur les 14 km Aurillac Viescamp (4,8M €), le solde étant apporté par SNCF Réseau. Des travaux plus importants seront nécessaires à horizon 2025. *Km fragilisés, Viescamp Figeac 50 km</p>	<p>*4 AR/j Clermont Aurillac, avec 6 arrêts, reliant les deux villes en 1h50, avec une perte de temps de l'ordre de 15 minutes. *En 2007, il y avait 1 Toulouse-Clermont ; 4 Toulouse-Aurillac, 8 Aurillac-Clermont *Desserte perturbée par les travaux et l'incendie de la gare de Figeac. *Km « frontière » peu utilisés : Viescamp Figeac 50 km . Mais aussi Capdenac Villefranche de Rouergue (30 km ?) en Occitanie aurait moins de 10 passages/jour)</p>	<p>*Pas d'autoroute concurrente. *La voie ferrée est un lien entre deux grandes villes et des territoires isolés, qui peuvent ainsi y accéder.</p>
<p>Propositions</p>	<p>*8 AR/j Clermont-Aurillac dont 2 prolongés à Brive et 2 prolongés à Toulouse. Les trains longue distance pouvant avoir moins d'arrêts *5 Toulouse-Aurillac à vocation de desserte régionale, avec plus d'arrêts que les 2 Toulouse-Clermont</p>		

<p>Clermont, Arvant, Neussargues, Aurillac, Viescamp, limite région, Lamativie, St Denis près Martel (Occitanie), limite Région, Brive (NA)</p> <p>*La relation est à cheval sur 3 régions : NA, Occitanie et AURA,</p>	<p>*VU non électrifiée handicapée par des ralentissements et des interruptions de l'exploitation à l'automne (chute des feuilles dans les gorges de la Cère-Cantal), générant des problèmes de shuntage, et en été (dilatation des rails ayant entre 60 et 101 ans).</p> <p>*NA et Occitanie ont programmé des travaux de renouvellement entre Brive et Lamativie, cet été 2019 pour lever les ralentissements et restaurer un temps de parcours de l'ordre de 1h35</p> <p>*Côté AURA, SNCF Réseau, a installé des compteurs d'essieux pour éviter les shuntages. Mais rien pour lever les ralentissements.</p> <p>*Km fragilisés : le maillon central entre Saint Denis près Martel et Viescamp-sous-Jalles, soit 58 km</p> <p>*AURA assure que Aurillac - Brive est pérennisée jusqu'en 2021, mais espère aussi que « l'État va prendre sa part. La Région, seule, ne peut pas supporter ces travaux ».</p>	<p>*Les 4 allers-retours actuels (Clermont Aurillac, avec 6 arrêts, relie les deux villes en 1h50, avec une perte de temps de l'ordre de 15 minutes.</p> <p>*Aurillac Brive : 4 en 2007, 3 aujourd'hui. Les trains sont principalement destinés à donner des correspondances sur les IC Paris - Brive - Toulouse, avec en conséquence une large amplitude horaire : le premier train quitte Aurillac pour Brive à 5h15 et le dernier quitte Brive à 22h10. Au départ de Brive, le premier train de la journée est à 11h30 tandis que le dernier depuis Aurillac est à 17h10. Ce mauvais service nécessite tout de même 3 rames, pour les départs du matin d'Aurillac et la croix du midi calée sur les correspondances de Brive : un meilleur service doit être possible avec 2 rames...</p>	<p>Le trafic routier est de l'ordre de 3000 véhicules / jour sur les routes départementales parallèles.</p> <p>La suppression des ralentissements, rendrait le temps de parcours compétitif par rapport à la route.</p> <p>Voie ferrée indispensable dans des territoires mal desservis.</p> <p>Les usagers et cheminots du Cantal, constatent que la voiture est devenue un réflexe parce que l'offre ferroviaire n'est pas assez bonne. Avec une offre de transports et des horaires adaptés à la demande, notamment pour les étudiants, on pourrait retrouver de la fréquentation des TER.</p>
<p>Propositions</p>	<p>*assurer la maintenance de la voie en bon état pour optimiser les temps de parcours</p> <p>*Revoir l'exploitation pour réduire les trous horaires de la desserte</p> <p>*Un Intercités Bordeaux-Clermont pourrait passer par Brive et Aurillac dans le même temps que l'ancien par Ussel</p>		

Liaisons Nouvelle Aquitaine - Occitanie			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Agen, Bon Encontre, Astaffort, limite de Région, Lectoure, Fleurance, Sainte Christie, Auch	<p>*De Agen à Bon Encontre, voie double électrifiée, puis voie unique non électrifiée de Bon Encontre à Auch.</p> <p>*La rénovation de la section Bon-Encontre – Sainte-Christie était programmée en 2018 pour un coût de 6,45 M€ financés à 30 % par des fonds européens, à 30 % par l'État, à 19,4 % par la région Occitanie, à 9,7 % par la région NA et à 10,9 % par des collectivités locales et des chargeurs. Le défaut des fonds européens aurait entraîné le report des travaux à une date non déterminée.</p> <p>Km hors d'usage : Bon Encontre Auch : 64,3 km</p>	<p>Voie fret coupée en 2014 par les inondations, reportant de 80 à 160 000 t de céréales sur la route vers Bordeaux. Des travaux d'urgence avaient été réalisés, ce qui n'avait pas empêché un arrêt des circulations les années suivantes.</p> <p>Desserte routière avec 8 AR/j entre 1h30 et 1h45 suivant arrêts, pour 73 km.</p> <p>Une desserte ferroviaire TER permettrait le trajet en approximativement 1h ; forte croissance du trafic probable.</p>	<p>*Les collectivités locales (les 2 régions, les 2 départements et les Communautés de Communes), après la faillite du gestionnaire de l'infra, cherchent à relancer le projet, toujours pour cette « voie capillaire fret ».</p> <p>*Le trafic annuel est estimé actuellement entre 80 000 et 160 000 t.</p> <p>*L'aire urbaine de Auch (déjà raccordée par fer à Toulouse) regroupe 40 000 hab, qui auraient accès à Agen (AU de plus de 100 000 hab). et à la liaison Bordeaux Toulouse (TGV futur).</p> <p>Desserte de plusieurs petites villes (Fleurance, Lectoure, etc...). La voie ferrée permettrait des gains de temps significatifs.</p>
Propositions	<p>*Remise en état compatible pour les voyageurs aussi, pour être en correspondance avec le TGV à Agen (et avec Périgueux Agen) : équipement des gares, vitesse de circulation suffisante, évitements, etc...</p> <p>*Exploitation à combiner avec Auch Toulouse pour en abaisser les coûts</p>		
Limoges, Brive, limite de région, St Denis près-Martel, Figeac, Capdenac, Rodez, Séverac le Château, Millau, (Beziers)	<p>Voie unique non électrifiée de Brive à Millau</p> <p>Nombreuses sections en travaux, Suspension des circulations entre Rodez et Séverac-le-Château (mauvais état de la voie sur 45 km)</p>	<p>Brive-Rodez voit passer le TET de nuit Paris-Rodez et 5 AR/j TER Brive-Rodez (jours sans travaux)</p> <p>La liaison omnibus Rodez Millau était assurée par 3 AR/j TER/jour + 3 bus. Exploitation transférée (provisoirement ?) sur route.</p> <p>La région Occitanie a inclus la desserte de Rodez Millau, parmi ses 5 priorités de relance</p>	<p>*Fonction de desserte locale</p> <p>*Liaison entre le POLT (Limoges Brive Toulouse) et la ligne de l'Aubrac (Clermont Millau Béziers), tout en desservant Rodez, chef-lieu de l'Aveyron.</p> <p>*Liaison entre Nord Aquitaine et Méditerranée</p>
Propositions	<p>*Travaux de rénovation.</p> <p>*Desserte de proximité à assurer</p> <p>*Utiliser la ligne pour des fonctions interrégionales : a) Mise en relation de la ligne POLT (à partir de Brive) avec la ligne de l'Aubrac : par exemple des liaisons Brive Rodez, Millau, Béziers) liaisons Rodez-Millau et Mende – Cévenol (en correspondance à Séverac-le-Château) à tester</p>		

Limoges Brive, limite de région, Souillac, Gourdon, Cahors, Montauban, Toulouse	Double voie électrifiée	5 IC entre Limoges et Cahors dont 3 prolongés à Toulouse, 7 TER Limoges, Brive, 4 TER Brive-Toulouse, aucun TER « passe Brive » Impossible de passer une journée à Toulouse en venant de Limoges par train.	Hausse continue du trafic sur l'A 20. Voie ferrée sous utilisée. L'arrivée de Flixbus confirmerait le potentiel de la ligne.
Propositions	<ul style="list-style-type: none"> *Accroître le nombre de circulations et adapter l'exploitation aux besoins (dont possibilité de passer une journée dans les villes d'extrémités) *Compléter l'offre IC par des TER rapides Limoges-Toulouse en correspondance avec les IC de la transversale sud. *Correspondances à Brive pour Tulle et Périgueux, 		

Liaisons Nouvelle Aquitaine - AURA			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
(Bordeaux) Limoges , St Sulpice Laurières, Guéret, Lavaufranche, limite de région, Montluçon , Commentry, Gannat, St Germain des Fossés, Roanne, Lyon	Pour le tronçon concerné, VU non électrifiée Km à risques : le tronçon interrégional Guéret Montluçon Environ 80 km	<ul style="list-style-type: none"> *La région NA a rétabli des trains directs Bordeaux - Périgueux - Limoges - Montluçon (en finançant des kms/train hors de son territoire). Une correspondance est possible à Montluçon vers Clermont (il y a une dizaine de trains/j Montluçon Clermont), mais aucune liaison directe vers Lyon. AURA ne voudrait rien faire malgré les demandes de NA. *Suite à un problème d'horaires en NA, la correspondance vers Clermont ne sera plus possible à partir de décembre 2019 et le train direct en provenance de Bordeaux sera terminus à Limoges les vendredis (jour le plus chargé). Donc, plus de liaisons vers Clermont via Limoges. *Peu de liaisons Guéret Montluçon (2 trains Limoges - Montluçon et un Guéret - Montluçon par jour de semaine), tronçon à cheval sur la frontière régionale, avec moins de 10 TMJA 	<ul style="list-style-type: none"> *Besoin des villes intermédiaires pour être reliées aux grandes métropoles. Le maintien d'un maillage ferroviaire minimum, utile aussi au fret, est indispensable pour relier la zone aux métropoles. *Suite à l'abandon par l'État des liaisons Intercités, les liaisons desservant le Nord du Massif Central gagneraient à s'articuler autour du pôle de correspondance de Montluçon, avec des liaisons avec Bordeaux, Lyon (à créer, mais Montluçon et Lyon sont dans une même région !) et Clermont. *Maintien du transport de fret à Lavaufranche vers Lyon.
Propositions	<ul style="list-style-type: none"> *Après abandon par l'État de la liaison, AURA aurait intérêt à créer une liaison directe Montluçon Lyon ; les régions doivent s'entendre pour des liaisons longue distance et pour accroître le nombre de circulations. *Correspondances à assurer à Montluçon pour Bourges Vierzon, Paris, et à Gannat pour Clermont-Ferrand, 		

Bordeaux Coutras, Périgueux, Niversac, Brive , Tulle, Meymac, Ussel, Eygurandes-Merlines, limite de région, Laqueuille, Volvic, Clermont-Ferrand	Pour le tronçon concerné, VU non électrifiée La liaison est interrompue entre Eygurande Merlines et Laqueuille, pour des incidents sur le territoire AURA en 2014, entraînant la décision de suspension de l'exploitation par RFF Personne ne veut financer la remise en état. Discussions entre l'État, AURA et la SNCF.	*5 TER Périgueux-Brive + 3 TER Bordeaux-Brive dont 2 prolongés à Tulle et 1 à Ussel (le vendredi uniquement) ; 5 TER Brive Ussel *Arrêt des liaisons Ussel Laqueuille en juillet 2014 *Depuis la fusion des régions, et afin de desservir les établissements scolaires d'Ussel et Egletons, NA a créé des trains directs Bordeaux - Périgueux - Brive - Ussel. Ces TER directs permettent, bien entendu, aussi les liaisons d'Ussel ou Tulle vers Bordeaux notamment pour les étudiants. Du fait de l'interruption de circulation entre Eygurandes et Laqueuille, il n'y a plus de circulation entre Ussel Laqueuille : 40 km	*Concurrence de la A 89 gratuite *La Corrèze a besoin de maintenir un accès direct à Clermont, par exemple pour les études supérieures (suivant les branches choisies, l'éducation nationale envoie les étudiants corréziens vers Clermont (et ceux de Dordogne également)- saturation de l'université de Bordeaux). Brive et Tulle sont plus proches de Clermont que de Bordeaux. *La liaison permettrait aussi de continuer vers Lyon et Nevers. *Il est irrationnel de brider le désenclavement de territoires mal desservis pour un tronçon de quelques km.
Propositions	*Remettre en service le tronçon fermé. *Offre birégionale cohérente et consistante *Rétablissement d'au moins 2 AR/j IC ou trans-régional Bordeaux-Clermont-Ferrand		

Liaisons Centre Val de Loire – Nouvelle Aquitaine			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
(ligne POLT, Paris Orléans, Vierzon) Châteauroux , La Souterraine, limite de région, Limoges , Brive, Toulouse	Double voie 1 500 V *Le relèvement de vitesse par suppression de PN concerne la section Vierzon – Châteauroux (en Région Centre VdL). *L'augmentation de vitesse sur le tronçon Châteauroux Limoges 137 km (tronçon à cheval sur la frontière), est parfois évoquée mais reste à l'état d'hypothèse pour l'instant.	*10 IC Paris-Brive dont 2 prolongés à Cahors, 3 prolongés à Toulouse, 4 TER Limoges-Vierzon + 2 Limoges-Châteauroux *Le nombre de trains en baisse depuis plusieurs années (voyageurs TER + fret). La desserte des gares intermédiaires est en baisse continue depuis 15 ans.	Les territoires au Sud restent défavorisés : nombreuses lignes en correspondance fermées ou avec de faibles dessertes L'A 20 parallèle est de plus en plus chargée. Le besoin de mobilité en hausse continue est assuré par la route par manque d'offre ferroviaire et du fait de la gratuité de la A 20 de Vierzon à Brive. Quelle logique alors que l'on dispose d'une voie ferrée, de plus relativement rapide ?
Propositions	*Amélioration de l'infrastructure pour la rendre plus compétitive *Revenir sur la gratuité de la A 20 entre Vierzon et Brive, au moins pour les non riverains		

Liaisons Pays de la Loire Nouvelle Aquitaine

Ligne	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
<p>Nantes la Roche-sur-Yon, Luçon, Velluire limite de région, Marans, la Rochelle, Saintes, Bordeaux 376 km</p> <p>Tronçon interrégional : la Roche-sur-Yon la Rochelle 104 km</p>	<p>Voie double, électrifiée entre Nantes et la Roche-sur-Yon, et sur quelques km au Nord de Bordeaux.</p> <p>*Sa remise en état entre la Roche-sur-Yon et la Rochelle à partir de 2020, en voie unique en première phase, permettra 9 AR/j (avec 2 points de croisement à Luçon et Marans).</p> <p>*Plusieurs tronçons entre la Rochelle et Bordeaux sont en mauvais état (ralentissements), sans que des financements ne soient arrêtés</p> <p>*Risque d'abandon de la deuxième voie si l'État et la Région ne densifient pas l'offre.</p>	<p>*Dessertes TER importantes de Nantes à la Roche-sur-Yon et de la Rochelle à Bordeaux.</p> <p>*Le tronçon intermédiaire la Roche à la Rochelle n'est parcouru que par 3 AR/j en IC (Nantes Bordeaux) et un TER Nantes la Rochelle, à 60 km/h du fait de l'état de la voie.</p> <p>*Volonté de l'État de mettre en concurrence la future exploitation de la ligne IC Nantes Bordeaux, qui bénéficie de nouveaux matériels (Coradia Liner). Mais c'est difficilement compatible avec l'état de la voie envisagé en 2023.</p>	<p>*Le littoral atlantique et les métropoles sont en forte croissance, mais ne sont pas reliées par une liaison ferrée à la hauteur.</p> <p>*Autoroute payante Nantes Bordeaux. Du fait de l'état de la voie ferrée, concurrence très forte du car, du covoiturage, de l'autoroute, et même de l'avion (Nantes Bordeaux). Les dessertes cars Nantes Bordeaux ont peu d'arrêts intermédiaires.</p> <p>*La Région Pays de la Loire serait plus motivée par la réalisation d'une 2x2 voies de Fontenay à Marans et Rochefort, que par la mise en place d'une vraie desserte TER entre la Roche-sur-Yon et la Rochelle.</p>
Propositions	<p>*Remise en état de la voie pour la rendre compétitive face à l'autoroute</p> <p>*Remise en service de la seconde voie entre La Roche/Yon et La Rochelle</p> <p>*Accroissement de l'offre IC de 3 à 4 AR/j à court terme, 6 à moyen terme.</p> <p>*Offre TER Nantes la Rochelle (5 AR/j), desservant après la Roche-sur-Yon : Luçon, Velluire (pour Fontenay-le-Comte proche), Marans</p>		



Gares de Velluire, desservant le Pays de Fontenay-le-Comte en Pays de la Loire, **et de Marans**, 5000 habitants, en Nouvelle Aquitaine sur la ligne Nantes Bordeaux. Ces deux gares fermées et sans desserte pourraient desservir 35 000 hab. chacune dans un rayon de 15 km.

La ligne voit passer 3 IC AR (bientôt 4 ?), mais ce tronçon entre la Roche-sur-Yon et la Rochelle, n'est parcouru que par un seul TER AR/j Nantes la Rochelle par jour, qui ne s'arrête même pas dans ces gares. Malgré la réfection annoncée de la ligne, il n'est pas encore prévu d'améliorer la desserte TER ou de remettre en service les gares.

Il y a par contre 15 AR/j TER Nantes la Roche-sur-Yon et NA va passer la desserte Bordeaux la Rochelle à 4,5 AR/J.

Misère des tronçons interrégionaux ! Malgré le dynamisme des 2 métropoles d'extrémité et de la côte et de la Vendée, ce tronçon va être passé en voie unique, avec promesse de repasser en 2 voies.

<p>Tours, limite région, Saumur Montreuil Bellay, limite région, Thouars, Bressuire, limite région, Chantonnay, la Roche-sur-Yon, les Sables d'Olonne</p>	<p>*Voie unique électrifiée de Saumur à Thouars *Voie unique, à l'équipement ancien, en particulier à l'Ouest de Bressuire. Ralentissements envisagés en 2021 *Ligne clairement menacée. Voie en mauvais état : Bressuire la Roche-sur-Yon / 86 km</p>	<p>Cette ligne a survécu miraculeusement aux fermetures. *Desserte très faible (1 AR/j hors saison), sauf à ses 2 extrémités (la Roche-sur-Yon Chantonnay et Bressuire Saumur Tours) Actuellement gérée par une convention Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine, Centre val de Loire, qui expire en 2019. *Lancement réussi en 2013, du « train des plages » (saisonnier), par les Pays de la Loire, avec un financement européen. *Trafic fret de carrière concentré entre Thouars et Saumur</p>	<p>*Desserte touchant un chapelet de petites villes entre 5000 et 30 000 habitants et permettant d'accéder à l'Ouest au pôle industriel vendéen et à la cote, à l'Est aux liaisons de la vallée de la Loire et aux TGV à Tours. *Voie non concurrencée par une autoroute sur une bonne part de sa longueur.</p>
<p>Propositions</p>	<p>*Remise en état de la voie *Accroissement de l'offre TER interrégionale la Roche-sur-Yon Tours, + prolongement les Sables WE et saison : au moins 3 AR/j</p>		

Liaison Pays de la Loire – Centre-Val de Loire			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
<p>Nantes, Angers, Saumur, limite région, Tours/St Pierre des Corps, Blois, Orléans</p> <p>309 km</p>	<p>Voie double non électrifiée.</p> <p>Ligne rapide (140/160 km/h)</p> <p>Nantes Angers très chargée, et apte aux 200 km/h pour TGV</p>	<p>*3 AR Nantes Orléans, sous patronage conjoint des deux régions. En 2 h 40, mais les derniers trains partent autour de 17h. *Desserte importante Tours Orléans vers Paris. *Tronçon Saumur Tours un peu plus dégarni *Eté : forte fréquentation vélo (Loire à vélo) en croissance, renforcée par des rames équipées en saison pour accueillir beaucoup de vélos</p>	<p>*Liaison d'intérêt national périphérique à Paris desservant une vallée peuplée par un chapelet de villes grandes et moyennes. *Il faudrait concrétiser les projets de correspondances à Orléans vers l'Est (Montargis, Gien, etc.....) pour développer le potentiel de la ligne et compléter une liaison périphérique au bassin parisien</p>
<p>Propositions</p>	<p>*4 AR/j, pour attirer de nouveaux usagers et élargir l'horaire de desserte *Des trains plus tardifs permettant des journées de travail complètes</p>		

Liaison Normandie- Pays de la Loire

Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Caen Alençon Le Mans Tours 260 km Km fragilisé : le tronçon transfrontalier Alençon le Mans (55km).	Voie double non électrifiée sauf Caen Mézidon *Dégradation des entretoises métalliques annoncée tardivement par SNCF Réseau en 2017 et entraînant immédiatement un ralentissement à 60 km/h entre Alençon et le Mans. Les régions ont obtenu, avec l'appui d'une forte mobilisation locale, que l'État prenne en charge la première urgence. Travaux annoncés pour 2020, soit 4M€. Quid des travaux suivants nécessaires : 112 M€ ?	*Train d'Équilibre du Territoire dont la gouvernance sera reprise par la Région Normandie au 1 ^{er} janvier 2020. Les régions concernées mettent à disposition du matériel. *Correspondance au Mans mal organisées. *Les 3 régions ont proposé un futur service, qui réduirait l'offre de bout en bout de 3AR/j directs à 2 AR/J + 1 TER en correspondance. Développement de l'offre TER, sauf côté Normandie.	*Liaison d'intérêt national périphérique à Paris et évitant le passage par Paris et les TGV. *Liaison aussi entre 3 grandes agglomérations, désenclavant Alençon et pouvant assurer de multiples correspondances, en particulier vers le Centre et le Sud à Tours St Pierre des Corps. *A noter qu'il y avait 30 passagers par TET Caen le Mans Tours, « passant » le Mans, et ne se satisfaisant pas d'une obligation de changer de train au Mans
Propositions	*L'État doit participer plus activement à la maintenance des axes interrégionaux *Remettre en cause la tendance des régions à tronçonner les dessertes : remise en service de 3 AR/J de Caen à Tours et non 2 prévus *Poursuite de la liaison ou correspondance immédiate pour assurer les correspondances à St Pierre des Corps vers le Sud et Bourges Lyon		

Liaisons Bretagne Pays de la Loire			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Rennes Retiers , limite de région, Châteaubriant, Nort-sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre, Nantes 125 km	V U plus courte entre les 2 villes que la liaison double voie électrifiée par Redon (152 km). Mais butoirs à Châteaubriant entre les voies Bretagne (Nord) et PL (Sud). *Électrifiée pour tram train sur le tronçon Sud (25000 V sauf partie urbaine 750 V). *Coupure depuis 2018 entre Retiers et Châteaubriant. Remise en état de ce tronçon financé, avec des objectifs de vitesse modestes. La Région PL a profité de l'abandon du transfert de l'aéroport de Nantes pour obtenir de l'État une participation à la rénovation du tronçon transfrontalier Retiers Châteaubriant (27 km sur 125 km), devant rouvrir fin 2021	*Du fait du long tracé de la liaison Rennes Redon Nantes et de la périurbanisation, seuls 5% des déplacements inter métropoles se font par le train. *2 modes d'exploitation différents : TER Bretagne au Nord. Tram train (8 AR/J) au Sud sur 64 km rouverts en 2014, et plus chargés dans la partie banlieue nantaise. Système choisi du fait de nombreux PN en banlieue nantaise. *Exploitations différentes : impossibilité de prendre par exemple un billet Sucé à Retiers passant par Châteaubriant *les 2 régions restent discrètes sur le mode d'exploitation future après travaux Retiers Châteaubriant.	Cette deuxième liaison Rennes Nantes, certes plus lente que par Redon, est nécessaire et permettrait aux banlieues nantaises et rennaises et aux villes intermédiaires d'être connectées directement. Les 2 modes d'exploitation différents réduisent le potentiel de développement. La première priorité concerne la billetterie et les horaires à faire converger pour rendre les correspondances possibles à Châteaubriant. *Nécessité d'une vraie desserte intermétropoles par cet axe court : par exemple une desserte TER de Rennes à la banlieue nantaise (Balinière où 2 axes tram sont prévus).
Propositions	*Dans un premier temps, remise en état de la voie Châteaubriant Retiers, pour des vitesses améliorées, suppression des butoirs à Châteaubriant et remise à plat de la billetterie pour autoriser les voyages transfrontaliers, développement des correspondances à Châteaubriant *Liaisons TER Rennes banlieue nantaise dans un deuxième temps		



Gare de Châteaubriant, « frontière » fermée entre la ligne TER venant de Rennes (région Bretagne) au premier plan et la ligne de tram-train électrifiée rejoignant Nantes (région Pays de la Loire).

Un butoir coupe la voie Rennes Châteaubriant Nantes et deux gares (Châteaubriant TT et Châteaubriant) ont même été créés dans un même bâtiment, ce qui dissuade la réservation. La voie vers Nantes, reconstruite pour le tram-train serait cependant à même d'accueillir des TER.

Un chef d'œuvre de la coopération interrégionale, où les usagers qui ne sont pas les périurbains de chaque métropole sont oubliés. L'absence de trafic transfrontalier fragilise le tronçon central de part et d'autre de Châteaubriant (surtout côté Bretagne, Châteaubriant étant en Pays de la Loire).

Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Rennes , Vitré, limite de région, Laval, Sablé, Angers, Ancenis, Nantes	De Rennes à Laval, ligne classique double électrifiée (150 Km/h), De la sortie de Laval à Sablé sur Sarthe, via la « virgule » de Sablé, LGV Ouest, de Sablé à Nantes, ligne classique double électrifiée (200 km/h). La desserte a été rendue possible suite à la proposition de la FNAUT Pays de la Loire qui a permis de l'intégrer in extrémis aux travaux de la LGV Ouest.	*La liaison (en 2h15) permet d'avoir des temps de trajet Rennes Angers et Laval Nantes, très compétitif en environ 1h30. *Le matériel, 8 Z TER, aptes aux 200 km/h, a été équipé pour circuler sur LGV. *La mise en service en 2017 a été très laborieuse, du fait de problèmes de déshuntage à hauteur de la virgule de Sablé. *8 AR/j cadencés aux 2h	Cette longue liaison rapide, très éloignée de l'itinéraire direct a pour fonction d'assurer en priorité des liaisons partielles, dont Laval Nantes, qui étaient très mal reliées par bus, et Rennes Angers, itinéraires qui étaient dévolus à la voiture, et de renforcer la desserte de villes moyennes comme Vitré, Sablé, Ancenis.
Propositions	Renforcement de la desserte : <ul style="list-style-type: none"> • cadencement à l'heure en heure de pointe • liaison tardive permettant d'élargir la clientèle, professionnelle et de loisir. • desserte de WE permettant de passer une journée dans les villes, donc un départ partant au plus tard vers 8h 30 de chaque terminus et un retour partant vers 20h, avec un minimum de 4 AR/j 		

Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Rennes , limite région, Pontchâteau, Besné, Montoir Saint Nazaire Tracé actuel par Redon et Savenay (137,8 km).	*Coupée en 1986, suite à travaux routiers. *Voie double électrifiée sur tronçons existants *la liaison empruntait Rennes Redon, puis Redon Nantes jusqu'à Pontchâteau, où une voie unique permettrait de rejoindre Montoir de Bretagne et St Nazaire, en passant par Besné, évitant le passage à Savenay. *La décision d'une ligne nouvelle Rennes Redon permettrait d'insérer une desserte rapide Rennes St Nazaire	*Pas de liaison directe Rennes St Nazaire *Système actuel imposant correspondance à Savenay ou à Nantes. Donc les demandeurs prennent une voiture ou le car.	*Intérêt passagers entre deux agglomérations complémentaires (Rennes et la conurbation St Nazaire la Baule le Croisic, 220 000 habitants). *Possibilité de liaisons TGV Paris Rennes St Nazaire *Intérêt pour le fret se dirigeant vers la Région Parisienne, qui éviterait Nantes Angers, saturé. Le Port de Nantes St Nazaire a manifesté son intérêt pour une réouverture pour accéder à Rennes.
Propositions	*Remise en état de la voie ancienne Pontchâteau Montoir (12 km) ou raccordement nouveau à l'Ouest de Savenay, si possible en complément du projet ligne nouvelle de Rennes à Redon *Desserte TER birégionales pouvant justifier une fréquence horaire		



Coupure de la **liaison Rennes** (Bretagne) à **St Nazaire** (Pays de la Loire) 138 km, dont une douzaine fermée. La voie ferrée directe par Montoir – Besné - Pontchâteau a été coupée lors de l'élargissement de la RN 171

Il n'est pas d'autre exemple d'agglomérations aussi proches et importantes (aire urbaine nazairienne et guérandaise 220 000 hab.- et rennaise -700 000 hab.) qui ne soient pas reliées par train.

Le déplacement par train est actuellement dissuasif : au moins un changement à Savenay et en général plus de 2h pour 130 km. La voiture particulière, le car assurent donc l'essentiel du trafic au détriment du climat et du budget des ménages.

Liaisons Normandie- Bretagne			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
<p>Caen, Bayeux, Lison, St Lô, Coutances, Quettreville, Folligny, Avranches, Pontorson-Mont St Michel, limite de Région, Dol de Bretagne, Rennes</p> <p>et en particulier les tronçons : Folligny Avranches et Avranches Dol</p> <p>Au total environ 65 km</p>	<p>*A part Caen Lison (axe Caen-Cherbourg) avec double voie électrifiée, voie unique non électrifiée de 137 km de Lison à Dol-de-Bretagne.</p> <p>*Double voie électrifiée de Dol à Rennes (axe Rennes-Saint-Malo)</p> <p>*Un raccordement construit en amont de la gare de Folligny permet des relations directes entre Caen et Granville.</p> <p>*13 à 20 minutes de trajet entre les points de croisement.</p> <p>*La ligne Lison Dol a été entièrement modernisée (voie, signalisation). Il reste une courte section de voie ancienne entre Coutances et Quettreville.(10 km)</p>	<p>*Depuis décembre 2018, desserte Caen Rennes modifiée : création de 4 trains directs entre Caen et Granville dont deux seulement continuent entre Granville et Rennes (donc après avoir parcouru deux fois Folligny Granville soit 2x15 km et une augmentation de temps de 45 mn à 1h, qui pourrait être réduite à 30 mn). Une 3^{ème} relation est assurée par un autocar TER Granville-Avranches-Rennes ne desservant plus la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel.</p> <p>*Le samedi, il n'y a plus qu'un train circulant entre Granville et Dol. Création de 2 A/R par autocar direct entre Caen-Avranches et Rennes via A 84</p> <p>*La desserte du vendredi et du dimanche est complétée par des autocars directs entre Saint-Lô et Rennes et Coutances et Rennes pour les étudiants.</p> <p>*TER entièrement financé par la région Normandie (aucune participation de la région Bretagne pour les trains-km réalisés sur son territoire).</p> <p>*Concurrence des offres vers le Mont : par la région Bretagne, desserte Paris-Le Mont-Saint-Michel via Rennes avec TGV et car TER ne desservant pas Pontorson, par la région Normandie, desserte Paris-Le Mont-Saint-Michel via la ligne Paris-Granville avec un autocar en correspondance à Villedieu-les-Poêles, avec un tarif attractif (11 000 trajets vendus en 2018)</p> <p>*Projet normand pour 2020 : un train direct Paris-Pontorson-Mont-Saint-Michel avec un élément Régionalis, par coupure à Folligny d'un train Paris-Granville.</p>	<p>*Liaisons entre Rouen, Caen, Bayeux (Plages du Débarquement), Le Mont-Saint-Michel, la Bretagne (Saint-Malo, Dinan, Rennes, Quimper, Saint-Brieuc, Brest...) et Nantes.</p> <p>*Temps possible avec arrêts : 2h40.</p> <p>Concurrence par la A84 gratuite et au trajet plus court.</p> <p>*Les villes comme Caen, Bayeux, St Lô, Coutances verront leur temps de trajet vers Rennes rallongé. Pontorson et le Mont St Michel sont défavorisés par les nouvelles dessertes, qui privilégient les besoins proprement régionaux (dont la liaison Granville Caen). Les liaisons Normandie Basse Loire se feront plutôt par le Mans, isolant l'Ouest de la Normandie.</p> <p>*Rappelons qu'a été évoqué dans les années 80 l'idée d'un TGV des Estuaires. L'autoroute « des Estuaires » gratuite de Caen à Rennes a elle été réalisée. La modernisation de l'itinéraire ferroviaire pour aboutir à une ligne plus rapide (mais non LGV), nécessiterait quelques kilomètres nouveaux. Mais il y a certainement du potentiel entre de grands pôles urbains, et à proximité de côtes attractives.</p>
Propositions	<p>*Nécessité d'une implication plus forte de la Région Bretagne pour la maintenance et les services sur cette liaison</p> <p>*En plus de l'offre actuelle, desserte Caen Rennes rapide prolongée jusqu'à Nantes (2AR/j), éventuellement en remplacement de TER Rennes Nantes. Les temps de correspondance à Rennes sont souvent importants,</p> <p>*Utopie ? Des liaisons directes Nantes-Rennes-Caen-Rouen assurées par un matériel bimode (3 régions concernées).</p>		

1.3. Des tronçons du réseau sous utilisés et menacés

1.3.1. Des services réduits entre régions voisines

Sachant que le trafic potentiel sur un axe est en première approche proportionnel aux populations et inversement proportionnel au carré de la distance, la même desserte devrait être proposée entre couples de villes de même taille et de même éloignement, que l'on soit dans une même région ou non. Une partie de la demande, scolaire en particulier, est cependant liée au périmètre régional ; mais cette clientèle, à part les étudiants en début ou fin de semaine, est relativement peu présente sur nombre de liaisons, du fait des faibles fréquences disponibles.

Pour comparer les niveaux de desserte, on a retenu en général des liaisons courtes entre 70 et 170 km (linéaire de voie), et éliminées les liaisons radiales Paris province du fait de l'influence de dessertes « navetteurs journaliers » à fort potentiel.

Les km en italique peuvent être approximatifs. Les dessertes sont en nombre d'AR/j en semaine. Les liaisons citées sont, sauf exception, des trains directs, les correspondances changeant les comportements des voyageurs.

En AR/j	<i>Dans la même région</i>	<i>Dans deux régions voisines</i>
Entre de grandes aires urbaines	Nice - Toulon - (157 km), 7ème et 13ème agglomération française (au total 1 600 000 hab.) 17 AR/j TER et TGV + 1 IC Thello Marseille Toulon (67 km) 3 ème et 13 ème agglomération française (2 400 000 hab. pour les 2 aires urbaines) Environ 35 AR/j.	Nantes en Pays de la Loire et Rennes en Bretagne, 8 ^{ème} et 11 ^{ème} agglomération française (1 500 000 hab. pour les 2 aires urbaines) <ul style="list-style-type: none"> *Itinéraire court 125 km, (VU via Châteaubriant), avec de fortes contraintes techniques d'interopérabilité liées aux choix techniques. Non utilisé pour les liaisons intermétropoles, du fait du manque de coopération entre les 2 régions. Sur l'autre itinéraire utilisé (152 km par Redon) : 10 AR /j, ne permettant pas un cadencement horaire régulier.
Entre une grande aire urbaine et une moyenne (aire urbaine de 100 000 hab. environ)	Nantes la Roche-sur-Yon : 17 AR dont 3 TGV et 3 IC	Rennes St Nazaire : pas de liaison directe. Correspondance obligatoire et aléatoire à Savenay ; les voyageurs prennent la route.

Entre des aires urbaines entre 300 000 h et 450 000 h. (toutes reliées aussi par autoroutes)	Tours Orléans (113 km) : 15 TER (et 5 IC allant à Paris) Grenoble Chambéry (60 km) Annecy : 11 TER Grenoble Annecy (110 km) :	Tours le Mans (100 km) : 6 TER et 2 IC Tours Angers (108 km) : 7 TER Le Mans Caen (166 km) : 5 TER et 2 IC
Entre une AU importante (300 à 400 000 h) et une AU moyenne (100 000 h) ou	Tours Bourges (145 km) : 7 TER et 2 IC Dijon Nevers (216 km) : 9 TER	Metz Charleville Mézières (150 km) : 4 TER Nancy Epinal Belfort (170 km) : pas de liaison sans correspondance à Epinal
Entre 2 AU de 200 à 300 000 hab.	Bayonne Anglet Biarritz à Pau (125 km) : 4 TER et 3 ou 4 IC, selon période.	Besançon Belfort Mulhouse (130 km) : pas de liaison TER sans correspondance à Belfort Amiens Laon Reims (165 km) : pas de liaison TER sans correspondance
Entre deux aires urbaines, de 150 000 h environ	La Rochelle Saintes Angoulême (150 km) : 2 TER directs + TER avec correspondance Boulogne Arras (125 km) : 7 TER	La Rochelle la Roche-sur-Yon (104 km) : 3 IC et 1 TER Brive Rodez (161 km) : 6 TER

A part le cas particulier de La Rochelle Angoulême (la liaison d'Angoulême vers la côte est assurée principalement par des Angoulême Royan, imposant des changements pour atteindre la Rochelle), on constate que les dessertes intervilles à l'intérieur d'une région sont nettement plus nombreuses que celles entre deux villes situées dans deux régions différentes. Il conviendrait évidemment d'élargir l'échantillonnage et d'affiner l'analyse avec des paramètres supplémentaires : population totale desservie le long de la ligne, concurrence routière, etc...

C'est souvent l'offre qui est insuffisante et qui bloque la demande (confer les liaisons nécessitant correspondance listées ci-dessus ou d'autres cas connus : faiblesse de l'offre TER entre Nantes et la Rochelle, absence de liaison sans correspondance entre Amiens et Reims, pas de liaison entre Rennes et St Nazaire, etc.).

1.3.2. De nombreux tronçons sous utilisés et en danger

Les tableaux ci-dessous sont basés sur des tableaux détaillés ci-dessus reprenant la situation de chacune des lignes, qualité de leur infrastructure et service assuré. Il est partiellement subjectif du fait de l'hétérogénéité des informations. Il manque évidemment une analyse des potentiels, nécessaire et qui reste à établir !

a - Pas de risque actuel pour l'infrastructure, mais utilisation insuffisante, face au potentiel

	Itinéraire	Tronçon "frontalier" sous-utilisé	km	km moyen
Normandie -HdF	Lille Amiens Rouen	Amiens Rouen	115	
HdF - Gd Est	Lille Metz	Hirson Charleville	59	
HdF - Gd Est	Amiens Reims	Laon Reims	51	
Gd Est - BFC	Nancy Dijon	Neufchâteau Culmont Is sur Tille	120	
Centre - AURA	Paris Clermont	Montargis Cosne sur Loire	70	
CVDL - BFC	Tours Nevers Dijon	Bourges Nevers	69	
BFC- AURA	Dijon Bourg en Bresse	Seurre St Amour	67	
BFC- AURA	Besançon Bourg en Bresse	Lons le Saunier Saint Amour	32	
BFC- AURA	(Tours) Nevers- Lyon & Dijon Moulins	Moulins Paray le Monial	67	
Centre - NA	POLT	Châteauroux Limoges	140	
NA - Occit.	POLT	Limoges Montauban	260	
Centre - BFC	Tours Nevers Dijon	Nevers Chagny	165	
BFC - AURA	Macon Ambérieu Haute Savoie	Macon Ambérieu	70	
NA - PdL	Nantes Bordeaux	La Roche sur Yon la Rochelle	104	
				14 tronçons
Total			1389	99

Une majorité très forte d'axes à double voie, se répartissant entre tronçons de 70 km au plus et quelques grands tronçons qui font monter la moyenne. Cas particulier de Nantes Bordeaux pour lequel la fermeture a été évitée au prix d'une réduction (provisoire, c'est promis) à une voie unique.

b - Voies en difficulté (état de l'infrastructure et /ou faible nombre de circulations)

	Itinéraire	Tronçon "frontalier" sous utilisé	km	km moyen	
GE - BFC	Nancy Belfort (Mulhouse)	Epinal Lure	76		
AURA - PACA	Valence - Briançon	Livron Aspres	117		
BFC- AURA	(Tours) Nevers- Paray - Lyon	Moulins Paray le Monial	67		
AURA-PACA	Grenoble-Aix-Marseille	Clelles Aspres	45		
AURA - PACA	Lyon Valence Briançon	Livron Die Aspres	117		
Centre - AURA	Paris Montluçon	Marmagne Montluçon	104		
NA-Occitanie	Limoges-Rodez-Millau-Béziers	Rodez Séverac le Château	45		
NA - AURA	Clermont Aurillac Brive	Viescamp St Denis Pres Martel	58		
NA - AURA	Bordeaux Lyon	Guéret Montluçon	80		
AURA - Occit.	Clermont Nîmes	Brioude Chapeauroux Monistrol Langogne	89		
AURA - Occit.	Clermont Beziers	Neussargues Bedarieux	280		
AURA - Occit.	Clermont Aurillac Toulouse	Viescamp Figeac	50		
AURA - Occitanie	Clermont Brive	St Denis Martel Viescamp sous Jalles	58		
NA - Occitanie	Limoges Béziers	Rodez Séverac le Château	45		
NA - PdIL	Tours Les Sables d'Olonne	Thouars Bressuire la Roche sur Yon	86		
Norm. - PdIL	Caen le Mans Tours	Alençon le Mans	55		
Norm.- Bret.	Caen Rennes	Folligny Avranches Dol de Bretagne	65		
				17 tronçons	
			1437	85	

En général, il s'agit d'axes équipés de voie unique, non électrifiée. Les sections interrégionales avec risque d'abandon vont de 45 à 117 km avec le cas particulier de la ligne des Causses : 280 km. Les sommes en jeu, autour de 1million du km, sont à comparer à des montants de travaux neufs : par exemple 10 km de 2 x 2 voies routières à 20 M€/km : 200 millions.

c - Voies birégionales récemment fermées à la circulation

Régions	Itinéraire	Tronçon "frontalier" abandonné	km	
BFC - AURA	Besançon la Cluse Genève	St Claude Oyonnax	32	fermé en 2017
NA - AURA	Brive Clermont	Eygurandes Laqueuille	22	fermée en 2014
Bret. - P Loire	Rennes Châteaubriant Nantes	Retiers Châteaubriant	27	réouverture programmée 2021
Total			81	3 tronçons en moyenne de 27 km

Il s'agit de tronçons courts, mais qui fragilisent les tronçons proches. Si les circulations ne sont pas rétablies, avec un développement des dessertes interrégionales, le risque est très élevé, que les axes concernés soient encore raccourcis.

d - Voies birégionales méritant une réouverture

On devrait citer tous les itinéraires birégionaux disparus, de plus en plus nécessaires, tels Nantes Poitiers (Cholet Chalandray sans circulation sur 100 km), Rouen Chartres, etc...En se contentant de ceux qui donnent ou ont donné lieu, à échanges, prises de position, études préliminaires, ci-joint quelques cas non exhaustifs :

Régions	Itinéraire	Tronçon "frontalier" fermé	Km	
AuRA -Occitanie	Lyon Avignon Nîmes	Givors Villeneuve les Avignon	210	Voie dédiée fret actuellement. Etude pour ouvrir aux voyageurs (Romans) Valence le
PACA-Occitanie	Lyon Avignon Nîmes	Villeneuve les Avignon Nîmes	48	Voie dédiée fret actuellement. Ouverture voyageurs Pt St Esprit Nîmes envisagée.
NA - Occit.	Agen Auch	Bon Rencontre Auch	64	Travaux envisagés pour le fret, en attente de financement
Bret. - P Loire	Rennes St Nazaire	Pontchâteau Montoir	12	A relancer avec projet de ligne nouvelle Redon Rennes
Total			334	4 tronçons

L'échantillonnage donné est très disparate, entre l'axe rive droite du Rhône et des opérations concernant moins de kilomètres, dont l'analyse reste à faire en partant d'une analyse systématique des potentiels de trafic et de l'intérêt de l'aménagement des territoires.

1.4 Bilan des lignes interrégionales

1.4.1. Des difficultés multiples

Une logique régionale pénalisante :

- Services interrégionaux réduits car chaque région a tendance à limiter sa desserte à la dernière ville/gare de son territoire avant la « frontière » et à faire passer en second les liaisons birégionales
- Les 2 régions ne s'entendant pas toujours ou ne faisant pas du ferroviaire une priorité.

Manque de financements :

- Les travaux de maintenance interviennent tardivement, après de longues périodes de ralentissements pénalisant pour la fréquentation.
- Pour la maintenance, sont priorisées les longues interruptions de circulation, ce qui fait du transport ferroviaire un mode accessoire de transport, et non un service public de base, décourageant les voyageurs et les collectivités. Les alternatives routières ne peuvent être et sont en général de faible qualité.
- Le nombre de dessertes et la fiabilité du service TER sont souvent trop faibles pour attirer les automobilistes.

Soutien variable des territoires pour les liaisons birégionales :

- Parfois des soutiens locaux limités, car les voyageurs « trans régions » sont en majorité des occasionnels, les déplacements quotidiens (scolaires ou travail) étant majoritairement orientés vers chacune des régions.
- Les lignes à très faible niveau de service attirent peu les habitants qui se sont repliés sur leur territoire ou fonctionnent avec la voiture. Ils ne se mobilisent pas pour les dessertes restantes.
- Les territoires frontaliers sont généralement loin des métropoles et des zones denses. Ils peuvent se trouver en zones montagneuses, où les voies ferrées sont coûteuses à entretenir.

Commercialisation : la dispersion des démarches régionales n'encourage pas à l'utilisation des TER.

- Fermeture de nombreux guichets, qui oublie les hors internet, les étrangers au système ferroviaire, etc...
- Sous équipement en distributeurs de billets. Les alternatives déportées dans un autre lieu (buralistes, Offices de Tourisme) permettent certes de toucher de nouveaux publics, mais sont une contrainte pénalisante, obligeant d'anticiper et restreignant l'accès.
- Site SNCF orientant vers les axes les plus rapides, les liaisons TGV, au détriment des liaisons régionales, qui ne sont pas toujours plus longues, mais qui sont très souvent plus économiques.
- Démarche dispersée des régions, incapable d'une promotion commune :
 - marque TER remplacée par des marques régionales peu mémorisables hors Région d'origine,
 - Sites d'information et d'achat particuliers à chaque région, différents, incomplets. Va-t-on à terme vers leur disparition après phagocytage par les GAFA ?
 - Politiques tarifaires non coordonnées : cartes de réduction différentes, règles spécifiques. Le chemin est étroit entre la liberté tarifaire des régions et la facilité d'accès de l'utilisateur.

1.4.2. Des possibilités de circuler limitées sur une partie du territoire

Un millier de km pourrait être plus utilisé qu'il ne l'est. Un autre millier de km, composé aussi de tronçons birégionaux est en grande difficulté : infrastructure manquant d'entretien, se cumulant souvent avec une desserte de faible vitesse et peu fréquente. Rares sont les axes disposant d'un cadencement à l'heure pendant une large de temps étendue, qui réclame une bonne quinzaine d'AR/j. Des axes routiers parallèles ont été modernisés, sont d'accès souvent gratuit, et ont bénéficié d'une baisse relative (en termes de pouvoir d'achat) du prix des carburants. Ceci a pour effet :

- enclavement aggravé, perte d'attractivité de nombreux territoires « frontaliers » qui sont totalement dépendants de la voiture et des hydrocarbures,
- longs détours imposés aux voyageurs, trajets fret allongés et non compétitifs,
- dépendance à la voiture.

Si la route peut apporter une solution pour les déplacements de proximité, elle est rapidement pénalisante pour les déplacements moyenne distance et répétitifs : longueur et contrainte des trajets en car, coût des déplacements en voiture, sans parler du bilan écologique. Le covoiturage reste difficile à développer sur moyenne distance.

Les risques d'isolement ne sont pas également répartis et touchent particulièrement les zones rurales peu denses, les massifs montagneux. Se confirme une France à plusieurs vitesses, avec des territoires sans offre de transport collective de qualité.

1.4.3. Le tronçonnage des dessertes interrégionales réduit la fréquentation

Pour confirmer la priorité donnée par les régions à leur desserte interne sur les dessertes interrégionales, on peut citer quelques exemples :

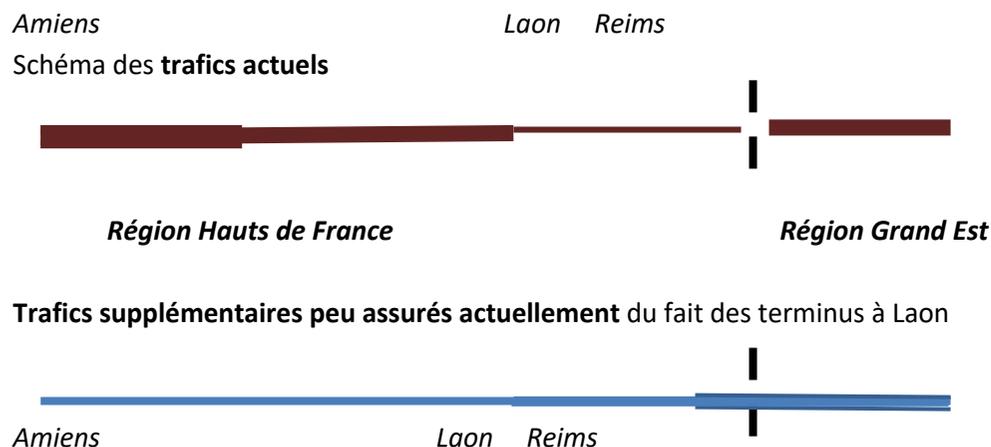
- Le transfert des TET Caen le Mans Tours à la Région Normandie va aboutir, après concertation entre les 3 régions concernées, à une réduction de 3 à 2 des trains de bout en bout, « compensée » selon les régions par des TER de chaque région et une meilleure articulation des Caen le Mans avec les le Mans Tours.
- Des Grenoble Gap et des Marseille Briançon, mais pas de train Grenoble Aix Marseille, qui pourraient pourtant intéresser des villes intermédiaires.
- Il a existé des liaisons Lille Charleville Metz Strasbourg, disparues depuis plusieurs années. Suite au regroupement des régions Grand Est, de nouvelles liaisons comme entre Charleville (Champagne-Ardenne) et Thionville (Lorraine) séparées par 130 km vont être créées, maintenant que ces villes sont dans la même région. Mais le tronçon « frontière » (Charleville Hirson) est mal desservi, et la liaison entre Lille et l'Est en suivant la frontière n'est pas assurée.
- La desserte Caen Rennes (3 AR/j) a été modifiée avec la création de 4 trains directs entre Caen et Granville dont deux seulement continuent entre Granville et Rennes (donc après avoir parcouru deux fois Folligny Granville et une augmentation de temps de 45 mn à 1h entre Caen et Rennes, alors que 30 mn seraient suffisantes). Une 3^{ème} relation est assurée par un autocar Granville- Rennes. A la décharge de la région Normandie, qui privilégie ses liaisons internes, il faut reconnaître que la région Bretagne n'a jamais été très motivée pour améliorer les relations Caen Rennes.

Des contre exemples de volonté de liaisons interrégionales confirment la difficulté des régions à les développer.

Nouvelle Aquitaine a souhaité pérenniser le Bordeaux Lyon, abandonné par l'État. Elle a créé Bordeaux Limoges Montluçon, mais AURA a refusé d'assurer la continuité Montluçon Lyon. Il n'existe d'ailleurs même pas une seule relation directe -sans changement de train- entre Montluçon et sa nouvelle capitale régionale Lyon, ce qui laisserait à penser qu'ici les frontières entre Auvergne et Rhône Alpes perdurent.

Le tronçonnage de l'exploitation débouche sur des pertes de trafic importantes. Les usagers rechignent aux correspondances, à juste titre du fait de la perte de temps et du risque de retard supplémentaire (suppression ou retard d'un train) ; chaque région établit seule ses horaires, pour d'abord faire tourner son matériel. Exemple schématique de Amiens Reims desservi par les Hauts de France pour Amiens Laon et par Grand Est, pour Laon Reims. Deux fiches horaires séparées sans indication des possibilités de prolongation dans la région

voisine. Les correspondances à Laon devraient cependant être améliorées. D'autres cas peuvent être avancés (Rennes Châteaubriant Nantes, Limoges Montluçon Lyon, ...)



Les trains Amiens Laon et Laon Reims sont peu attractifs pour les déplacements « transfrontières », d'autant que les correspondances sont mauvaises à Laon et qu'il y a une autoroute parallèle.

Des trains Amiens Reims permettraient de bénéficier à plus d'usagers en ajoutant aux usagers actuels ceux allant de bout en bout, ou allant d'une ville à une localité intermédiaire (trajet Tergnier Reims, etc...).

1.4.4. Des dessertes avec une faible amplitude de desserte et limitées le WE

Les données des tableaux sont basées sur les dessertes en jour de semaine, toujours supérieures à celles du WE.

La « virgule de Sablé », réalisée à l'initiative de la FNAUT, permet des liaisons nouvelles entre Rennes et Angers, entre deux régions voisines ; ce raccordement a surtout mobilisé la Région Pays de la Loire parce qu'elle permettait aussi des relations rapides de Laval avec Angers et Nantes, améliorant ainsi les dessertes régionales et l'unité de la Région, la Mayenne étant attirée par Rennes. Le service reste modeste : 8 AR/j et réduit soirs et WE : 3 AR seulement le samedi. Et le dimanche, on ne peut arriver au terminus (Nantes ou Rennes) avant 13 h. Un peu tard pour le repas de famille et beaucoup trop tard pour une découverte de la ville.

De Angers à Tours, 2 aires urbaines de plus de 300 000 hab., le dernier train est à 19h, ce qui interdit le train à tous ceux qui peuvent subir des horaires élastiques. Les liaisons entre Nancy Dijon ne permettent pas de passer une journée complète dans la ville opposée.

Cette faiblesse des dessertes n'autorise pas le remplacement de la voiture par le train pour une bonne part des déplacements interurbains.

1.4.5. Une absence de gouvernance, entre État en retrait, et régions démunies priorisant les liaisons internes

L'État aux abonnés absents :

- L'État s'est dessaisi de la responsabilité d'entretenir des lignes, et les a remises aux régions, souvent en mauvais état moyennant quelques compensations de court terme : participation à des travaux de remise en état, matériel neuf. Le financement à long terme manque.
- L'État n'a encore aucune politique globale pour le réseau dit « secondaire ». Pas de schéma national d'un maillage d'aménagement du territoire, pas de financement, pas de politique de compensation nationale en faveur des régions les plus démunies.

Des régions plus ou moins concernées, ou avec des priorités divergentes ?

Il existe des régions actives en faveur du rail, malgré un réseau en mauvais état dans des régions peu peuplées ; la région Occitanie est ainsi souvent citée. Pour les liaisons interrégionales, tous les cas de figure se rencontrent. Par exemple :

- Les enjeux de desserte du Massif Central, les liaisons avec Montluçon ne semblent pas prioritaires pour la Région AURA, qui n'a pas de programme spécifique pour rouvrir des lignes fermées débouchant sur les régions voisines.
- La région Bretagne, citée souvent pour le développement de son trafic, a priorisé et financé significativement la LGV du Mans à Rennes, et les aménagements sur les axes côtiers vers Quimper et Brest, ce qui expliquerait son manque d'ambition pour des lignes secondaires (risque de fermeture Morlaix Roscoff, pas de projet de réouverture St Brieuc Auray, etc...) mais aussi son désintérêt pour des liaisons birégionales : Caen Rennes, Rennes Châteaubriant.
- Les volontés des régions et les pressions des politiques et des habitants sont donc différentes sur un axe donné. Caen Rennes intéressait plus la Normandie que la Bretagne, pourtant active en faveur du ferroviaire.

Des dessertes TER birégionales seraient plus utiles que les dessertes régionales non coordonnées, qui certes facilitent la gestion du matériel et des équipes dans chaque région, mais ne satisfont pas les usagers, en lui imposant au mieux des correspondances, au pire en les privant de liaisons intervilles, et qui aboutissent en fait à une faible productivité du matériel et des équipes.

Les régions donnent la priorité à la desserte de leur territoire. Comment maintenir un service et un réseau d'intérêt commun interrégional dans ces conditions ?

2. Liaisons internationales

2.1 Tableau liaison par liaison

Les liaisons examinées ne comprennent pas les grandes liaisons internationales, qui font l'objet de l'attention des États, des opérateurs et de l'Europe. De même les infrastructures fermées, d'intérêt très local ne sont pas reprises.

Les phrases mises en valeur en grisé dans les colonnes infrastructure ou desserte mettent en valeur les risques élevés concernant la liaison, soit que l'état de la voie puisse directement conduire à l'arrêt des dessertes, soit que le faible nombre de dessertes voyageurs et l'absence ou la faiblesse des trafics fret ne pousse les décideurs à abandonner la maintenance de la voie.

Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Désignation, longueur de la liaison	État et caractéristiques générales. Longueur du tronçon menacé	Point sur les circulations assurées et leurs AOM (et évolutions récentes des dessertes, menaces, etc...)	Trafic supplémentaire lié à la continuité de l'axe, populations desservies,

Liaisons Hauts de France – Flandres/Belgique			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
(Calais) Dunkerque , Leffrinckoucke, Bray-Dunes, frontière, De Panne/Adinkerke, Veurne, Gent	VU abandonnée de Leffrinckoucke à la frontière. DK à Adinkerke : 18 km A partir de De Panne / Adinkerke, Tram le long de la côte belge, et train vers Gent.	Fret de DK à Leffrinckoucke. Pas de desserte voyageurs entre Dunkerque et la frontière.. En Belgique : train à fréquence horaire de De Panne/Adinkerke, à Gent et tram longeant la côte de Adinkerke à Oostende.	Côte très construite et fréquentée. Liaison Gent, DK, Calais possible, ce qui soulagerait l'autoroute parallèle. Liaison pouvant faciliter l'accès aux ports et au tunnel sous la Manche Voie vélo internationale en développement
Propositions	Réouverture de la voie ferrée de Dunkerque à De Panne / Adinkerke		

Lille Tourcoing, frontière, Mouscron, Kortrijk/Courtrai, Gent-ou Brugge	Double voie électrifiée 25 000 V		Le potentiel ne manque pas : autoroute parallèle.
Propositions			

Liaisons Hauts de France – Wallonie /Belgique			
Lille , Villeneuve d'Asq, frontière, Tournai /Doornik, vers Ath, Halle, Bruxelles ou Mons Liège	Double voie électrifiée 25 000 V	Lille Bruxelles est parcouru par des Thalys. Le trajet par la ligne classique, plus long, est deux fois moins coûteux pour le voyageur, mais n'est proposé ni par les distributeurs de la SNCF, ni par ceux de la SNCB. Il faut faire escale à Tournai. Les relations Lille-Tournai/Bruxelles sont exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer Belges.	Le potentiel ne manque pas : autoroute parallèle très empruntée. La ligne est concurrencée par le TGV pour les liaisons entre pôles extrêmes, mais est nécessaire à la desserte des villes intermédiaires, et aux liaisons de proximité.
Propositions	*liaison type TER omnibus, de Lille à Bruxelles sans changement, complémentaire des liaisons Thalys. *au besoin en recrutant un opérateur nouveau, si des opérateurs historiques font obstacle.		
Valenciennes , Onnaing, frontière, Quiévrain, Mons (vers Bruxelles ou Charleroi)	Voie unique 25 000	Usage fret uniquement	Axe entre agglomérations de bonne taille
Propositions	Axe à préserver		
(Paris) St Quentin , Aulnoye-Aymeries, Hautmont, Feignies, frontière, Quevy, Frameries, Mons , (Bruxelles)	Double voie, électrifiée 25 000 V		Axe direct et peu chargé entre Paris et Bruxelles. Le potentiel de cet axe existe pour Flixbus, qui envisage une liaison Paris St Quentin, Maubeuge, Mons, Bruxelles
Propositions	Desserte économique envisageable		

Paris, St Quentin, Aulnoye-Aymeries, Hautmont, Maubeuge Jeumont, frontière, Erquelines, Charleroi	Double voie, électrifiée 25 000 V	En décembre 2018, la Wallonie était de nouveau reliée à Paris par un train via les gares françaises de Maubeuge et d'Aulnoye. Trois ans après la disparition du Thalys wallon venant de Paris, la SNCB et la SNCF proposaient ainsi une formule pratique pour les voyageurs embarquant à Mons, Namur et Charleroi. Au départ de Mons, un train vers Aulnoye avec correspondance directe vers Paris. Au départ de Namur et Charleroi, le changement s'effectue à Maubeuge. Deux AR/j. Pas de réservation préalable et prix plus attractifs que le Thalys. Quatre mois après le lancement de la ligne, les voyageurs sont cependant rares sur ces lignes.	En 1975, le TEE 40 « Molière » (Cologne-Paris) reliait Charleroi à Paris en 2h10 par le trajet direct via Maubeuge, Actuellement, il n'y a aucun train direct entre Paris et Charleroi. Il faut changer à Bruxelles ou à Lille. La plupart des trajets durent 2h40 du fait de la correspondance.
Propositions	*revoir la communication et la promotion de la ligne, très insuffisantes, Pourquoi la SNCF s'est-elle si peu mobilisée ? *fiabiliser les correspondances, fragilisées par des retards récurrents des TER au départ de Paris. *réduire l'impact des nombreux travaux, en France comme en Belgique, qui perturbent l'exploitation *à terme, des trains directs Paris Charleroi, plus sécurisants pour les voyageurs, prolongeables vers Namur et Liège		

Liaisons Grand Est – Wallonie/Belgique			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Charleville Mézières Givet Dinant Namur	Double voie non électrifiée, le long de la vallée encaissée de la Meuse. Remise en état du tronçon frontalier Givet Dinant toujours incertaine (manque de financement).	14 AR TER Charleville Givet (entre 1h10 et 1h20) qui n'ont pas de prolongement en Belgique. Liaison coupée : pas de desserte entre Givet et Dinant.	Lien entre la vallée de la Sambre et de la Meuse. Namur est proche de Charleroi, Liège (TGV), Bruxelles. Lien entre deux gares TGV, Liège et Reims. La vallée de la Meuse est un axe touristique important (avec voie vélo fréquentée)
Propositions	*Voie remise en état *au moins 3 AR quotidiens : Charleville Namur ou mieux Reims Charleville Namur Liège		

Liaisons Grand Est - Luxembourg			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Longuyon, Longwy , frontière, Rodange, Luxembourg	Double voie électrifiée 25 000 V	9 Aller-retour en semaine entre Longuyon et Longwy, complétés par 15 allers-retours Longwy-Luxembourg Le week-end une dizaine de liaisons entre Longwy et Luxembourg, mais seulement 3 ou 4 prolongations pour Longuyon	Trafic de navetteurs quotidiens
Propositions	*Desserte TER Longuyon-Luxembourg. *Un IC Lille-Luxembourg par Longwy serait plus rapide que par la Belgique (Namur et ou Liège)		
Metz Thionville , frontière, Bettembourg Luxembourg	Double voie électrifiée. Axe actif	*Les relations Lorraine-Luxembourg sont exploitées par SNCF Mobilités. *Difficultés temporaires du fait du retard d'équipement de trains français en équipement de circulation (ERTMS) et des travaux luxembourgeois visant à accroître les capacités de la gare de Luxembourg	Trafic de navetteurs quotidiens important Trafic fret (autoroute ferroviaire)
Propositions	*Accélérer l'adaptation des matériels français à l'ERTMS Européen *Relancer les Intercités jour et nuit de Luxembourg et le sillon lorrain (Metz Nancy) vers Lyon et la Méditerranée		

Liaison Grand Est – Sarre Rhénanie Palatinat/Allemagne			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Metz Thionville Apach, frontière, Perl, Trèves/Trier	Double voie électrifiée le long de la vallée de la Moselle	*Liaison ferroviaire à but touristique les WE et les jours fériés. La relation Thionville-Apach-Trier est exploitée par SNCF Mobilités, *En avril 2019 est décidée la création d'une liaison ferroviaire directe et quotidienne entre Metz et Trèves. Signée à Trèves, par la Rhénanie-Palatinat, et la région Grand Est, pour « commencer par une offre de transport commune en décembre 2024».	«Des liaisons ferroviaires attrayantes sont essentielles pour faire progresser la coopération transfrontalière sur le marché du travail, dans l'éducation, la culture et le tourisme», selon la responsable de Rhénanie- Palatinat, Malu Dreyer.
Propositions			
Metz, Forbach , frontière, Saarbrücken	Double voie électrifiée 25 000 V	Desserte Metz Forbach (21 AR) avec correspondances pour Saarbrück (cadencement horaire de 5h30 à 23h30) Desserte réduite le week-end de moitié	Trafic de navetteurs quotidiens
Propositions			
Sarreguemines , frontière, Saarbrücken	Double voie électrifiée. Le tram-train (1997) en provenance de Sarreguemines, roule sur environ 1 km en France et trouve son terminus en gare de Sarreguemines.	Le tram-train Sarreguemines-Sarrebruck est exploité par la Saarbahn. En UM dans la partie allemande, en unité simple dans la partie française.	
Propositions			

Liaison Grand Est – Rhenanie Palatinat /Allemagne			
Lignes, tronçons concernés	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Strasbourg Haguenau, Wissembourg, frontière, Widden, Landau, Neustadt	Double voie entre Strasbourg et Haguenau, VU non électrifiée au Nord d'Haguenau	La relation Wissembourg-Neustadt est exploitée par Deutsche Bahn, En 2018, le land Rhénanie-Palatinat et la région Grand Est ont conclu un accord pour les liaisons Neustadt-Strasbourg.	Autoroute parallèle
Propositions			
Strasbourg Lautenbourg, frontière, Berg, Wörth am Rhein	Double voie non électrifiée	*La relation Lautenbourg-Wörth est exploitée par Deutsche Bahn, *En 2018, le land Rhénanie-Palatinat et la région Grand Est ont conclu un accord pour les liaisons Wörth-Strasbourg.	
Propositions			

Liaison Grand Est – Bade Wurtemberg/Allemagne			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Haguenau, Soufflenheim, Roppenheim, frontière, Wintersdorf, Rastatt	Deux tronçons : *VU de Haguenau à Roeschwoog, (ligne Haguenau Lautenbourg) ; Cette partie ouest en voie unique, est indiquée « suspendue à la circulation », avec reprise programmée *Voie double de la ligne de Lautenbourg à Rastatt, avec passage du Rhin sur pont mixte rail route.	Pas de desserte	Intérêt si voies ferroviaires à l'Ouest de Haguenau étaient réactivées ? L'aire urbaine de Haguenau (60 000 hab.), uniquement reliée à Strasbourg et à l'Allemagne par les frontières au Nord, mériterait une desserte vers l'Est. Le plus proche franchissement ferroviaire du Rhin au Sud (Strasbourg Kehl) est à 40 km.
Propositions			
Strasbourg, frontière, Kehl, Appenweier, Offenburg	Double voie électrifiée	La relation Strasbourg-Kehl-Offenburg est exploitée par SNCF Mobilités (1 sur 3) et Ortenau S Bahn.(2 sur 3) réalisant 23 AR en semaine, (cadencée à la demie heure en pointe), 15 le WE. Blanc travaux SNCF entre 11h et 13 h Liaisons longue distance : passage du TGV Paris Stuttgart et Paris Francfort + fret, jusqu'à Appenweier	Desserte périurbaine de l'agglomération strasbourgeoise
Propositions			

Strasbourg frontière Kehl (tram)	Double voie tram électrifiée. Prolongement du réseau de Strasbourg (2017), avec pont nouveau sur le Rhin pour tram et déplacements actifs.	Exploitation par CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois), réseau de l'« Eurométropole ». Tarification urbaine. Bonne fréquentation	Desserte périurbaine de l'agglomération strasbourgeoise
Propositions			
Colmar , Neuf Brisach, frontière, Breisach, Freiburg	Pont sur le Rhin démoli depuis la dernière guerre. Pas de desserte fer de côté français où la voie de 22 km (VU non électrifiée) devrait être modernisée. La voie côté allemand déjà refaite et électrifiée. Projet Colmar Breisach de l'ordre de 250 millions, avec reconstruction Volgelsheim Breisach. Une étude d'avant-projet de 3,5 M€ sera lancée en 2020 et rendue en 2022.	Colmar Freiburg en car est très lent (1h30). Colmar Freiburg en train prévu en 45 mn (40 km) Desserte fonctionnant à la demi-heure côté allemand, avec forte croissance du trafic.	*L'étude de faisabilité indique un potentiel d'environ 5000 voyageurs/jour. *Le projet pourrait bénéficier de crédit européen et de crédits liés à la fermeture de Fessenheim. *Lien entre deux lignes Nord Sud importantes, 2 villes moyennes proches et reliant Forêt Noire et Vosges (ligne Colmar Metzeral)
Propositions	Le projet ne doit pas traîner : déblocage des crédits travaux dès les études techniques terminées		
Mulhouse , Bantzenheim, Chalampé, frontière, Neuenburg, Mullheim	VU non électrifiée	7 à 8 AR/j Trafic fret important	
Propositions			

Liaisons Grand Est – Canton de Bâle / Suisse			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Mulhouse , Saint Louis, frontière, Bâle	Double voie électrifiée. Déviation de 6 km prévue en 2028 pour desservir l'aéroport Bâle Mulhouse.	La ligne Mulhouse - Saint-Louis (Bâle) est exploitée par SNCF Mobilités, Projet pour améliorer la desserte de l'aéroport : un train toutes les 15 mn pour Mulhouse, toutes les 10 mn pour Bâle, après réalisation de la déviation ferroviaire	Lien entre deux grandes agglomérations proches (25 km), desservant l'aéroport commun à St Louis.
Propositions			
Tram St Louis Bâle	A partir de Bâle, extension jusqu'à la gare de St Louis depuis 2017	Gestion par l'opérateur de l'agglomération de Bâle. La fréquentation au cours de la première année d'exploitation après extension dépasse les prévisions.	Intérêt local dans le cadre de la grande agglomération transfrontalière de Bâle
Propositions			

Liaisons BFC – Canton du Jura / Suisse			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Belfort, Meroux/Belfort TGV, Delle, frontière, Porrentruy Delémont, Bienne/Biel	Remise en exploitation en décembre 2018 (avec financement suisse important), avec l'objectif pour les Suisses d'accéder aux TGV Rhin Rhône par la gare nouvelle de Meroux (Belfort TGV)	La relation Belfort-Delle est assurée par les CFF et SNCF Mobilités, Le nouveau service mis en place, cloisonné en fonction des périmètres des 2 opérateurs en présence (dont la SNCF), ne convainc pas (200 voy/j début 2019), ne rencontre pas la clientèle espérée (1600 voyageurs/j) : horaires non adaptés, tarification, mauvais service côté français.	Forte demande des suisses pour accéder au TGV. Transport scolaire. Les mauvaises conditions d'exploitation de cette ligne risquent de pénaliser d'autres réouvertures. Les AOM travaillent à améliorer l'exploitation...
Propositions	Adapter les horaires à la demande, améliorer la qualité de service, etc...		

Liaisons BFC – Canton de Neuchâtel/Suisse			
Besançon TGV, Besançon-Viotte, Morteau, frontière, le Locle, la Chaux-de-Fonds Ligne des Horlogers	VU non électrifiée. Faute d'ERTMS, les autorails SNCF ne pourront plus atteindre le Locle en 2021. *le CPER 2015 2021 envisage RVB Besançon au Locle en 2021 et amélioration signalisation.	TER Besançon Morteau + desserte Besançon la Chaux de Fonds + desserte Morteau la Chaux de Fonds. Mais 3 AR TER/j côté Français, contre 18 AR côté Suisse ! BFC envisage des automoteurs hydrogène.	La ligne entre Morteau et la Chaux-de-Fonds est utilisée par les français frontaliers pour les relations domicile travail. Mais la part modale du rail est très faible (3%) dans les déplacements transfrontaliers.
Proposition	Comme proposé par une étude suisse, prolongation des trains suisses à Morteau après électrification. Transfert de la section Le Locle Morteau de BFC à un groupement européen de Coopération Transfrontalière.		
(Dijon Dole) Mouchard, Frasn Pontarlier, frontière, les Verrières, Neuchâtel	VU à partir de la Cluse et Mijoux, électrifiée	Desserte TER. Dole Pontarlier La relation Frasn-Pontarlier-Neuchâtel est assurée par les CFF,	
Proposition			
Dijon, Dole, Mouchard, Frasn, frontière, Vallorbe Lausanne	Électrifiée. Voie unique entre Frasn et Vallorbe. Tronçon Frasn Vallorbe fragilisé en cas de détournement de trafic par Genève.	Suppression d'une des 4 dessertes TGV Lyria Paris Lausanne, détournée par Genève. Menace pour les liaisons restantes. La relation Frasn-Vallorbe est assurée par SNCF Mobilités,	Trajet le plus direct entre Dijon et Lausanne passe par le Jura. Cette liaison est vitale pour l'attractivité du Jura. Genève Lausanne ne peut accueillir plus de trains.
Propositions	Maintien des 4 dessertes Paris Lausanne via le Jura.		

Liaisons AURA – Canton de Vaud / Suisse			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Mâcon , Bourg en Bresse, Nurioux, la Cluse, Nantua, Bellegarde, frontière, Genève	Double voie électrifiée	La relation Genève-Bellegarde est exploitée par CFF et SNCF Mobilités, Fort trafic TGV, TGV Lyria. Peu de TER sauf entre Bellegarde et Genève. Peu de TER entre Bourg en Bresse et Oyonnax (fermeture au trafic vers St Claude). Pas de TER entre La Cluse et Bellegarde alors que l'infrastructure est récente et neuve !	Le plus court chemin pour aller de Macon Bourg en Bresse à Annemasse et la vallée de Chamonix Intérêt d'une voie en périphérie du nœud lyonnais
Propositions	TER desservant la Cluze		
Annemasse , frontière, Genève	Double voie électrifiée.	La liaison transfrontalière CEVA (Genève Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) est assurée par les CFF et SNCF Mobilités, Desserte au ¼ heure	Projet très justifié du fait des mouvements de navetteurs quotidiens vers Genève.
Propositions	Fonction du bilan à faire après la mise en service		
Genève , frontière, vers Annemasse ,	Tramway	Devant ouvrir en déc. 2019, en prolongement d'une ligne genevoise.	
Propositions			

Liaisons AURA – Canton du Valais / Suisse			
Bellegarde , Annemasse , Thonon les Bains, Evian frontière, (St Gingolph, Monthey, St Maurice Verossaz)	VU électrifiée en service limitée à Evian Voie hors service de Evian à St Gingolph.	Desserte voyageur jusqu'à Evian Fret	La réouverture de Evian St Gingolph permettrait un bouclage par la rive sud du lac Léman, et d'éviter des investissements routiers, de soulager la voie ferrée Genève Lausanne, surchargée, tout en raccourcissant certains trajets.
Propositions	*Une réalisation rapide améliorerait la situation en faveur des déplacements peu carbonés et limiterait les investissements routiers.		
St Gervais le Fayet , Chamonix Argentière Vallorcine, frontière, le Châtelard, Martigny	Voie métrique unique. Électrifiée par troisième rail. Dénivelé de 800 m	Le "Mont-Blanc Express", ligne à vocation touristique, mais également par travailleurs frontaliers. De 6h à 24 h. Exploitation SNCF pour la partie française	Permet de passer de la vallée de l'Arve à la vallée du Rhône en 1h30.
Propositions			

Liaisons AURA – Piémont / Italie			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Chambéry St Jean de Maurienne Modane Bardonecchia Turin	Double voie électrifiée. Fortes pentes (3,4%) et tunnel ne répondant pas aux normes de sécurité actuelles. Fragilité du tracé en zone instable (coupure pour un mois en juillet 2019).	9 TER Modane Chambéry dont 2 prolongés à Lyon La relation Modane-Turin est exploitée par Trenitalia Trains internationaux : 3 TGV Paris-Milan + train de nuit Thello Paris-Venise *Propositions à venir de TaGV Trenitalia Seul passage alpin France Italie utilisé par voyageurs et fret, avec des contraintes. Capacité limitée.	Seule voie ferrée actuelle entre Lyon et la plaine du Pô. Ses caractéristiques font qu'elle est peu compétitive (temps de parcours, tarifs, ...) face aux camions, qui envahissent et polluent les vallées
Propositions	Il est urgent d'accélérer la réalisation en cours de Lyon Turin, dont le financement pourrait être complété par une taxation des camions qui empruntent la vallée (rapport Destot), ce qui accélérerait le transfert modal, indispensable dans la vallée.		

Liaisons PACA – Piémont / Italie			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Nice , Breil sur Roya, Tende, frontière, Limone, Coni, Turin & Vintimille Coni	VU Le tronçon Breil-sur-Roya - Limone (48 km de voie unique), faisant partie de l'itinéraire Nice Cuneo est moribond. Tronçon frontalier permettant de passer de la France à l'Italie via le col de Tende, il avait pourtant été entièrement reconstruit avant sa réouverture en 1979 A été imposé une limitation à 40km/h sur l'ensemble de la vallée de la Roya.	*Le service de base proposait 8 AR (Cuneo - Vintimiglia, Turin - Nice, Nice - Cuneo), auxquels s'ajoutaient des services périodiques et 2 AR Nice - Tende. *Aujourd'hui, il n'existe plus qu'un service restreint Trenitalia de 2 AR /jour entre Cuneo et Vintimille, desservant Breil où il faut prendre un autre train pour Nice. *La clientèle se raréfie alors que la fréquentation quotidienne oscillait entre 1000 et 3500 v/jour voici 10 ans. Des décideurs n'hésitent plus à s'interroger sur la pertinence de la ligne, et en particulier du prolongement vers Tende de 2 TER Nice – Breil - la relation Vintimille-Coni est exploitée par Trenitalia,	Les élus locaux s'inquiètent de l'augmentation du trafic routier de transit dans la vallée. Mobilisation locale également *Il a déjà fonctionné des Nice Turin et même un Vintimille Breil Coni Turin Milan à destination de Bâle *Il est important de remettre en service cette liaison entre deux grandes villes (Nice et Turin), dans un massif alpin franco-italien où les traversées ferroviaires sont rares. *Un Intercité pourrait parcourir (avec les VL de référence) Nice-Turin en 2h50 et Marseille-Turin en 5h20
Propositions	*Programme de maintenance et d'exploitation. *Densifier la desserte locale *Recréer des dessertes « rapides » Nice Turin (au minimum 2 à 3 AR/j).		

--	--

Liaisons PACA – Ligurie/ Italie			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Marseille, Nice, Menton, frontière, Vintimiglia, Gênes	Double voie électrifiée. Très chargée	Exploitation SNCF jusqu'à Vintimiglia La relation Marseille-Gênes-Milan est exploitée par Thello,	
Propositions	*Etablir un véritable service TER Franco-italien (Nice- Imperia (ou Savona ou Gênes) *Prolonger quelques IC italien à Nice, prolonger quelques TGV à Vintimille, prolonger quelques TER Marseille-Nice à Vintimille ou au-delà (San Remo) *Rétablir les IC Bordeaux-Nice-Vintimille et créer un IC Marseille-Gênes complétant celui de Thello (un seul Thello va à Marseille.		

Liaisons Occitanie - Catalogne / Espagne			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Perpignan Cerbère, frontière, -Port Bou Gerone, Barcelone	Double voie jusqu'à Port Bou, Les 2 villes Perpignan et Barcelone ne sont distantes que de 180km	La relation Cerbère-Port Bou est assurée par SNCF Mobilités, Port-Bou remplace peu à peu Cerbère comme terminus et point de départ de la ligne TER du littoral catalan. La quasi totalité des TER auront comme point de départ et terminus Port Bou et non plus Cerbère, ouvrant enfin la possibilité de voyager en trains régionaux entre la France et l'Espagne. Les avancées auront été plus significatives en 2 ans qu'en 1 siècle sur le transfrontalier ferroviaire catalan.	En 2017, les associations locales ont mis en lumière le manque de connexions transfrontalières ferroviaires au CESER Occitanie (à l'époque, en partant de Perpignan, il était impossible de passer plus de 7 minutes à Barcelone en se déplaçant en train régional). Les élus des deux côtés de la frontière ont pris conscience du potentiel de cette ligne.
Propositions	*Envisager des relations TER transfrontalières Barcelone-Perpignan cadencées avec du matériel à écartement variable qui existe en Espagne		
Perpignan Figueras	LGV mixte (voyageurs et fret) en écartement standard. Ce tronçon isolé a pâti de l'absence d'une voie performante au Nord (où le TGV s'arrêtait à Nîmes, puis Montpellier, et des retards de mise à niveau du réseau espagnol jusqu'à Barcelone	La relation Perpignan-Barcelone est assurée par SNCF Mobilités et la RENFE. La desserte et l'usage fret sont inférieurs aux prévisions, ce qui a entraîné la disparition de l'entreprise privée qui en assurait la gestion.	Au moment où les voyageurs redécouvrent le train, nécessité de développer : *les liaisons intermétropoles Paris Lyon Barcelone, Marseille Barcelone, Toulouse Barcelone *des liaisons rapides plus locales : Languedoc avec Catalogne

Propositions	*Rétablir des trains de nuit Paris-Barcelone, Genève-Barcelone et Milan-Barcelone		
Toulouse, Pamiers, Foix, Ax les Thermes, Latour-de-Carol/Enveitg, frontière, Puigcerda Barcelone	VU Pas de dispositif changement d'écartement à Latour de Carol.	19 TER Toulouse-Foix dont 4 prolongés à Latour de Carol, où les correspondances avec les trains espagnols ne sont pas systématiques et se sont même dégradées récemment à la suite de travaux sur voie côté espagnol *La relation Latour-de-Carol-Barcelone est assurée par RENFE,	Liaison Toulouse Barcelone, lente, mais économique, concurrencée par les axes rapides via Perpignan et Figueras : Toulouse Barcelone par LGV (et par Narbonne et Port-Bou). *Rôle important pour la desserte locale, les villes intermédiaires, le tourisme.
Propositions	*Meilleure articulation des correspondances à Latour-de-Carol : viser la possibilité de 3 AR/j dans chaque sens avec correspondance rapide *Il serait souhaitable que la voie en Espagne, ne croisant pas d'autres voies avant Barcelone, passe à terme en écartement standard (éventuellement avec 3 ^{ème} rail), ce qui rendrait l'exploitation plus économique et la ligne plus rapide : développement d'une desserte en continu entre Toulouse et Barcelone,		

Liaisons Nouvelle Aquitaine - Aragon / Espagne			
Lignes concernées	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Pau, Oloron Ste Marie, Bedous, (Accous, Urdos, frontière, Canfranc Jaca, Saragosse)	VU non électrifiée, fortes pentes dans la partie encore hors exploitation (Bedous, Canfranc). Infrastructure coupée accidentellement côté français en 1970. Les régions NA et Navarre se mobilisent pour un projet de réouverture. Voie refaite de Oloron à Bedous (25 km). Travaux de réhabilitation du tronçon Bedous Canfranc (33 KM-400 M €) annoncés pour 2022 à 2024, avec un financement espéré de l'Union Européenne pour 50%. Malgré des contraintes élevées (jusqu'à 4% et des rayons serrés, la CRELOC y pense possible des convois de 1000T, avec motrices existantes.	Desserte limitée du fait de lignes en antenne : Desserte actuelle locale TER Oloron Bedous. 2 AR/ côté espagnol	*Axe Pau vallée de l'Ebre Saragosse. Intérêt pour le développement local, et pour soulager la ligne côtière, qui sature. *Intérêt tourisme, échanges agricoles. *Le trafic (voitures et camions) passe actuellement par le tunnel routier du Somport (alt. 1180 m, 2x1 voie), avec des approches dangereuses côté français et les inconvénients connus sur les vallées empruntées (pollution, bruit). Jusqu'à 600 camions/jour.
Proposition	*Financement européen important conditionnant la réalisation *La réalisation « à l'économie » envisagée (sans électrification) risque cependant de limiter le transfert modal, surtout si les camions ne payent pas de droit spécifique : il serait judicieux de taxer les camions empruntant la vallée. *Rétablissement de la desserte ferroviaire : Pau Oloron Bedous, Canfranc Jaca Huesca Zaragoza		

Liaisons Nouvelle Aquitaine - Pays basque / Espagne			
Lignes, tronçons concernés	Infrastructure	Desserte	Intérêt supra régional
Bayonne Irun San Sebastian	Double voie électrifiée. Projet de LGV parallèle gelé du fait d'oppositions locales Sur le versant Sud, Y basque en cours de réalisation pour accueillir des TGV	La relation Hendaye-Irun est assurée par RENFE. Probable croissance du trafic sur cet axe en fonction du développement du réseau rapide espagnol	Ligne côtière. Le trafic routier le long de la côte est très important, ce qui conduit à élargir l'autoroute. A terme développement des liaisons Paris, Bordeaux, vers Madrid, Lisbonne, peu efficaces actuellement
Propositions	<p>*Les investissements espagnols poussent au développement d'infrastructures ferroviaires rapides côté français, qui limiteraient les trafics routiers, pénalisant du fait du bruit et des émissions.</p> <p>*Mise en place d'un RER Basque entre Bayonne et San Sebastian sur les voies existantes (3ème rail entre Irun et San Sebastian)</p> <p>*Développement des relations France-Espagne (trains de nuit Paris/Bordeaux - Madrid/Lisbonne + TGV de jour lorsque le Y Basque sera réalisé)</p>		

2.2 Bilan des lignes transfrontalières

Le réseau secondaire transfrontalier a souffert autant que le réseau secondaire français, mais a de plus été handicapé par le désintérêt des opérateurs nationaux, focalisé sur les liaisons à grande vitesse. La priorité des gouvernements et de l'Europe n'a pas été la maintenance et le rétablissement des voies ferrées secondaires. Ce constat va-t-il évoluer maintenant que l'environnement devient une plus grande priorité, avec des arguments considérés comme plus convaincants : climat, santé... ?

2.2.1. Des fonctions diverses

La facilité de circulation, les écarts de revenu et de taux d'emploi entre pays voisins, la présence de métropoles frontalières, le développement du tourisme entraînent des besoins de déplacement entre pays voisins européens.

Type de fréquentation, de fonction principale des liaisons internationales secondaires

1. Navetteurs / Emploi quand les voies ferrées donnent accès à des grandes villes étrangères attractives : liaisons Lorraine- Luxembourg, Genève-Annemasse, Mulhouse/St Louis-Bâle, ainsi que le franchissement du Rhin à Strasbourg.
2. Liaisons entre villes et accès à des liaisons internationales : Belfort TGV Delle Bienne, Mulhouse aéroport de Bâle-Mulhouse Bâle.
3. Mise en relation de villes et régions, en plaine : Colmar Freiburg, Maubeuge Charleroi ou en traversée de massifs : Nice-Coni, Toulouse Foix Barcelone, Pau Canfranc Zaragoza, Charleville Dinant. A noter en particulier pour Lille Tournai Bruxelles, le fait que la liaison, outre son rôle de desserte locale, double une LGV, avec une vocation complémentaire de liaison économique.

La diversité des besoins entraîne la nécessité d'adapter le service à la clientèle.

Dans le premier cas, le simple constat des besoins, des encombrements routiers, montre tout l'intérêt de financer une desserte ferroviaire cadencée, qui évite la thrombose routière.

Dans le second cas, le niveau de service doit être adapté aux besoins. Les dessertes fréquentes envisagées pour Mulhouse Bâle semblent adaptées aux futurs besoins. Le constat est préoccupant pour Belfort Delle car le service n'est pas celui nécessaire pour attirer les voyageurs.

Pour le 3^{ème} cas, il s'agit classiquement de mise en relation de territoires voisins, qui doit faciliter des déplacements domicile travail, mais qui comporte une grande part de trafics non professionnels, souvent dominants, avec des trajets moyenne ou longue distance souvent majoritaires. Les liaisons doivent avoir leur terminus dans des grandes villes et/ou des nœuds importants de transport, car les trafics locaux restent limités, marqués par l'emprise « nationale », qu'il s'agisse de trajet scolaire, d'emploi, d'accès aux services : ils ne suffisent pas seuls à justifier une desserte transfrontalière

2.2.2. Des axes en majorité très sous utilisés, voire sans circulation voyageurs

A part à la périphérie des villes frontalières qui cherchent à développer l'usage du ferroviaire (Luxembourg, Strasbourg, Bâle), les axes ferroviaires sont sous utilisés, même dans des zones denses comme le Nord, bien pourvu en grandes agglomérations. (cf Lille), et en autoroutes !

Hors des zones denses, les axes sont très faiblement ou pas du tout exploités, alors qu'il existe une demande locale et interville. Si des trains omnibus cadencés de proximité y semblent difficiles à remplir du fait de la prégnance des déplacements « nationaux », des liaisons interville s'arrêtant tous les 10 à 30 km dans les agglomérations intermédiaires répondraient à de multiples besoins, en cumulant besoins locaux, liaisons touristiques, liaisons entre pôles de correspondance, comme Reims Namur, Nice Turin. Tout le monde ne veut pas emprunter les grands corridors internationaux, d'autant que leur coût d'utilisation est souvent élevé, et qu'ils sont éloignés de beaucoup de territoires. Le réseau ferroviaire européen doit être plus finement maillé.

2.2.3. Rôle des régions

Comme pour les lignes interrégionales, les régions sont plus souvent motrices que les États, qu'il s'agisse de décision ou de financement, qu'il s'agisse de la maintenance des lignes ou même de la réouverture de lignes internationales de proximité, (hors grandes lignes) entre la France et les pays voisins.

Pour les liaisons internationales, la tendance au remillage et au renforcement des liaisons n'est patente que lorsque les régions voisines sont volontaires pour le ferroviaire.

Les freins liés aux opérateurs nationaux, qui veulent préserver leurs choix techniques et d'équipement de chaque côté de la frontière, et privilégier leurs modes d'exploitation peuvent alors être surmontés. Ce n'est pas toujours le cas : liaison Nice Turin, où l'on ne parvient pas à mettre en œuvre un programme cohérent de travaux et d'exploitation, Belfort Delle, où l'offre de service et l'exploitation ne répondent pas aux besoins.

3. Constat global

Il est possible maintenant d'avoir une vision globale et de prendre de la hauteur par rapport au sujet traité. Une matrice « FFOM » permet de rassembler les principaux constats et idées.

Forces : le ferroviaire, un système d'avenir

- *Emprises continues et infrastructures existantes quadrillant le pays et pénétrant au cœur des villes, reliées à des pôles de transport urbain. Le ferroviaire est en phase avec les nouvelles volontés de redynamiser les centres-villes, de limiter l'artificialisation des sols.*
- *Réserves considérables de capacité. De nombreuses lignes secondaires sont sous utilisées, et pourraient l'être plus sans aucun investissement ou avec des investissements limités (évitements supplémentaires, signalisation améliorée)*
- *Atouts du ferroviaire, qui entraînent l'adhésion des voyageurs :*
 - *Sécurité : les accidents sont rares.*
 - *Rapidité : les vitesses moyennes sont supérieures à celles des cars, soumis à limitation de vitesse et pénalisés par les temps d'accès aux villes.*
 - *Confort : possibilité de se distraire, de travailler, de bouger, sans être assigné à son siège.*
 - *Faible impact écologique : lié d'abord au contact fer rail /fer de la roue, qui gaspille très peu d'énergie. De plus une bonne part des lignes à fort trafic est électrifiée.*
- *Attachement au transport ferroviaire classique. Si cet attachement a pu être en partie une nostalgie d'anciens utilisateurs, il est maintenant repris par la jeune génération qui y voit un mode de transport écologique. Cet attachement se nourrit aussi du sentiment que la voie de chemin de fer et la gare sont des atouts pour attirer de nouveaux arrivants et de nouvelles activités. Leurs disparitions sont vues comme une régression. Sur les axes à très faible desserte, qui ne bénéficient plus qu'à quelques voyageurs captifs, les mobilisations sont cependant limitées.*
- *Développement de l'expertise régionale : Les expertises régionales contestent et commencent à réguler la toute-puissance de la SNCF, mais doivent encore acquérir plus de compétences.*

Faiblesses : manque de vision et de moyens

- Absence de vision d'avenir à long terme. Pas de schéma directeur de l'infrastructure, abordant l'ensemble des problèmes de l'infra et de la desserte, pour en maximiser les effets. Les démarches sur quelques grands axes sont insuffisantes et se limitent au court/moyen terme. Il n'existe pas d'étude globale du potentiel du réseau en cohérence avec les enjeux d'aménagement du territoire et avec les enjeux climatiques.
- Priorité insuffisante au ferroviaire, système de transport le moins énergivore et émetteur de GES. La route souvent promue, sans s'inquiéter de la consommation induite de terrains, des émissions supplémentaires de GES, des impacts sur les budgets familiaux. Pas de cohérence avec la Stratégie Nationale Bas Carbone.
- Fréquences très faibles : le cadencement n'est pas généralisé tout comme les services en soirée ou en WE, généralement très limités. Au contraire de la Suisse où le cadencement horaire est le minimum imposé même sur les petites lignes, le service ferroviaire n'est pas, sauf en périphérie des grandes métropoles et sur quelques axes, une alternative à la voiture.
- Fiabilité variable : la période actuelle de transformation du système ferroviaire est particulièrement impactée par les grèves. SNCF Mobilités n'envisage pas toujours ou a souvent du mal à mettre en oeuvre des solutions de substitution. Les alternatives en trajet sont aussi contraintes par la fermeture de voies.
- Manque de moyens financiers : en particulier pour la gestion des tronçons « frontaliers », qui passent après les autres et qui nécessitent des arbitrages complexes entre AOM.
- Gouvernance éclatée, sans arbitre. Plusieurs AOM, ayant des priorités différentes. Zones frontières entre régions, entre états, non prioritaires pour les AOM. Opérateurs différents de chaque côté de la frontière (en cas de frontière nationale). Pas de pilotage cadrant l'action des AOM.

Opportunités : les modes de déplacement doivent évoluer et le ferroviaire répond aux urgences du moyen terme

- Urgence climatique : le ferroviaire est le mode de déplacement le moins énergivore. L'alimentation électrique ferroviaire n'utilise pas de batteries (ou peu dans le cas des nouvelles motorisations).
- Remise en cause du tout camion et du transport individuel, gaspillant des ressources, ayant contribué à l'étalement urbain, à la dévitalisation des centres-villes. Saturation routière (en zones peuplées) ou dans les vallées.

- Remise en cause de l'aérien, gros consommateur d'hydrocarbures.
- Intérêt nouveau pour le train léger, pour une conception et une maintenance adaptée aux lignes secondaires.
- Arrivée de nouveaux acteurs opérationnels.
 - *L'intervention des nouveaux opérateurs doit être régulée par les collectivités.*
 - *Les nouveaux sous-traitants pour la modernisation du réseau doivent être orientés et contrôlés.*
- Un pilotage des liaisons interrégionales à réinventer après la disparition de l'État, qui s'était d'ailleurs largement déchargé de ce rôle sur la SNCF. Les régions (l'ARF ?) et l'État ne doivent-ils pas réécrire l'avenir du réseau ferroviaire secondaire et garantir son maillage ?

Menaces : un réseau rétréci abandonnant de nombreux territoires

- Délaissement d'une partie du réseau, reportant sur la route toute la demande de mobilité. Actuellement SNCF Réseau transfère la gestion des lignes fermées à des collectivités, sans se soucier réellement de veiller à maintenir les conditions de la réversibilité : pas de suivi pour protéger les emprises des accès de riverains, etc...
- Transferts aux régions sans financement nouveau et sans programme concerté et financé de revitalisation.
- Enclavement de territoires, aux revenus souvent faibles, et qui seront condamnés aux plus coûteux véhicules individuels. Allongement des trajets ferroviaires et disparition d'itinéraires alternatifs.
- Concurrence des nouvelles mobilités friandes de crédits et d'emprises continues disponibles. Développement des voies vertes sur emprises ferroviaires, qui ont leur utilité, mais ne s'intègrent pas toutes dans un réseau national porteur de fréquentation ; elles répondent à d'autres fonctions (loisir de proximité, trajets intervilles pendant 3 mois d'été). Pénétrantes ferroviaires dans les grandes villes utilisées pour des véhicules routiers autonomes à faible capacité, à faible impact sur le développement urbain.

4. Pistes d'action

Un réseau maillé principal est nécessaire pour permettre les liaisons d'intérêt national et les liaisons interrégionales, pour limiter les détours voyageurs ou fret.

4.1. Financement

Les moyens sont actuellement insuffisants pour la maintenance et ne peuvent pas être réunis parce que l'utilisation des voies est insuffisante. Comment mobiliser les décideurs avec si peu d'usagers ? Des financements nouveaux sont nécessaires pour enclencher un cercle vertueux, une offre de qualité entraînant la demande. Les moyens doivent être augmentés pour généraliser une maintenance préventive limitant les coupures et les travaux à coût élevé, et permettant des fréquences cadencées ambitieuses, capables de faire revenir les usagers. Nécessité de passer d'un processus de dégradation à un cercle vertueux.

De même que l'Europe devrait accroître le cofinancement des tronçons frontaliers, l'État devrait mettre en place des moyens supplémentaires pour assurer les liaisons interrégionales : maintenance, appui au lancement des liaisons interrégionales :

- Taxation écologique, égalité de traitement entre modes pour l'achat d'énergie. L'Allemagne montre l'exemple en taxant plus l'aérien, peu taxé, pour réduire la TVA sur les transports quotidiens
- La circulation autoroutière concurrente doit être taxée ; idem quand la circulation routière entraîne des pollutions locales particulièrement élevées : vallée en montagne, larges pénétrantes en zone habitée, etc...
- Les recettes des régions sont à améliorer : Versement Transport interstitiel (hors agglomérations), taxation écologique

L'État, pouvant en récupérer une partie de ces nouveaux financements, devrait abonder les travaux sur tronçons « frontières » et les liaisons multirégionales. Exemple de AURA et de PACA qui ont chacun leur programme de rétablissement partiel du trafic voyageurs sur la rive droite du Rhône, mais ignorent le tronçon frontalier le Teil Pont St Esprit, ou de Brive Clermont sans trafic, pour 22 km fermés à la circulation.

Le développement des liaisons interrégionales entraîne aussi des recettes améliorées pour les régions, du fait que ces liaisons attirent des voyageurs payant un tarif en moyenne plus élevé que les abonnés régionaux.

4.2 Pilotage : un cadre plus cohérent

État et régions : un nouveau cadre à définir pour les lignes d'intérêt national.

- Le transfert aux régions de la gestion de lignes d'intérêt birégional pose problème, la ligne ne devant pas être à la merci de l'une ou l'autre Région. L'État aurait dû poser un cadre et des garde-fous (niveaux de service, nombre de liaisons de bout en bout, etc...). Des schémas directeurs, comme ceux mis en œuvre sur Nantes Lyon et Nantes Bordeaux auraient été souhaitables.
- Les coopérations birégionales (parfois tri régionales) sont à promouvoir (dans le cadre d'un cahier des charges national, défini par l'État et l'ARF, Association des régions de France), en s'appuyant sur des contrats d'orientation ou des schémas directeurs d'axes intervilles.
- Les services de l'État (DGITM) sont trop réduits et s'occupent pour le ferroviaire essentiellement des liaisons TET restantes. L'État devrait s'atteler à la préservation du maillage du réseau et à la sauvegarde des lignes interrégionales : définition d'un réseau, d'un cahier des charges, mise en place de moyens d'intervention, au Ministère et avec délégation contractuelle auprès de SNCF-Réseau.
- ARF : actuellement instance de concertation, elle gagnerait à acquérir des compétences nouvelles pour promouvoir le TER et les liaisons interrégionales.
- Une instance d'évaluation et d'orientation des liaisons interrégionales serait nécessaire, pour évaluer l'intérêt des choix effectués par chacune des régions concernées, financer des études de faisabilité et de développement des relations interrégionales.

Cohérence de l'action publique : les choix « transports »

- L'État, malgré des déclarations répétées et des objectifs lointains et ambitieux en matière de neutralité carbone, de réduction de GES a toujours une politique des transports qui tient très peu compte de ces objectifs. La prise en compte des impacts sur l'environnement (au moment de la construction et pendant la durée de vie) et de la Stratégie Nationale Bas Carbone et de ses objectifs, déclinée pour chacune des AOM, est indispensable pour le choix des investissements.

Compétences

- Les régions, sur un axe donné peuvent être en compétition avec les Départements, responsables du réseau routier : le transfert aux régions des axes routiers régionaux principaux, en particulier ceux en concurrence avec un axe ferroviaire, serait nécessaire. L'AOM régional doit pouvoir mettre en œuvre une politique de déplacements en jouant sur tous les modes de transport, terrestres au moins.

4.3. Mise en œuvre d'un programme de développement

4.3.1. Exploitation plus efficace

Matériel et maintenance adaptés principalement aux lignes ne supportant que du trafic local

La recherche de solutions d'exploitation plus économiques devient plus complexe quand deux régions sont concernées ;

- Certaines lignes birégionales à trafic limité et peu diversifié (essentiellement du TER de proximité), peuvent faire l'objet de délégation du service et de l'entretien à un prestataire. La maintenance confiée à l'opérateur local devrait permettre la mutualisation des moyens et la baisse des coûts. Attention cependant à veiller à la qualité de la maintenance à long terme sur les ouvrages, qui n'est pas forcément le souci du bénéficiaire de la délégation.
- L'existence d'un référentiel spécifique petites lignes national faciliterait une démarche birégionale. Possibilité d'un armement léger des voies ne supportant pas de trains lourds, ou acceptant leur passage à vitesse lente
- Concurrence régulée. Le découpage des lots confiés aux prestataires ne doit pas pénaliser les liaisons multi-régionales ; mais les régions peuvent avoir des politiques différentes, quant au recrutement d'opérateurs. Montage d'une structure spécifique birégionale pour conduire la délégation de service ?
- Mise en service de matériel léger apte à 100 ou 140 km/h suivant profils de la ligne. Dans le premier cas un tram-train suffirait, qui n'aurait cependant pas besoin de capacités d'accélération aussi fortes.

Travaux et Service continu : des décisions « Réseau » au détriment du service et de la fréquentation

Se développe en France l'habitude de travaux interrompant totalement la circulation, ce qui ne se fait pas ou tout à fait exceptionnellement sur les axes principaux. La séparation des comptes entre l'infra (SNCF Réseau), SNCF Mobilité et les AOM qui voient une coupure des liaisons baisser leur contribution à SNCF Mobilité favorise cela, au détriment de la fidélisation des usagers et de l'intérêt global du système ferroviaire, quand il s'agit d'une liaison structurante. C'est une aide directe au lancement des dessertes par car et au covoiturage. Cela peut aller très loin comme entre la Roche-sur-Yon et la Rochelle (Nantes Bordeaux), où pour refaire

seulement une des deux voies, les deux vont être fermées pendant plus d'un an.

Pour entraîner des changements de mode de transport, il est nécessaire de garantir sur le long terme les déplacements ; les travaux de nuit sont certes coûteux. Pour les lignes avec un faible pourcentage de travailleurs quotidiens, on doit chercher d'autres solutions : par exemple, des travaux en semaine seraient une solution laissant les trains, même ralentis dans la zone de travaux, fonctionner du vendredi midi au lundi midi.

Pour les lignes à deux voies, il faudrait privilégier une opération séquencée, avec une phase préparatoire pour permettre le fonctionnement à une voie (évitements supplémentaires, signalisation...), investissements dont certains pourraient garder leur utilité ensuite), puis le travail sur une des 2 voies, avant de passer à l'autre. Si le trafic est important, ce seraient en priorité des dessertes locales qui seraient à basculer sur la route.

Pour les lignes à voie unique ayant une fonction unique de desserte locale, la fermeture reste évidemment la solution la plus adaptée en cas de gros travaux.

4.3.2. Des trafics à développer

Voyageurs : comme déjà constaté précédemment, le trafic interrégional souffre souvent des choix des régions centrées sur la desserte de leur territoire. Il y a donc manifestement un potentiel à mieux exploiter en développant les liaisons moyenne distance multi régionales et intervalles. Dans ce domaine, l'offre et sa qualité créent la demande, qui actuellement se reporte sur les autoroutes ou reste condamnée à l'immobilité.

Fret et voyageurs : investir pour le fret et les voyageurs permet d'amortir les coûts de fonctionnement de la ligne. Un certain nombre de lignes birégionales sont entretenues grâce aux circulations fret. Dans d'autres cas elles complètent un trafic TER limité et participent à la sauvegarde de la ligne. Malheureusement pour les projets, le coût de réouverture favorise les solutions de voies dédiées uniquement au fret, avec des vitesses faibles. Pour Agen Auch, le développement du trafic TGV vers Paris devrait pourtant permettre d'envisager d'autres perspectives.

Tourisme : le tourisme ferroviaire est développé sur des voies isolées du réseau. Des lignes peu circulées pourraient aussi accueillir des circulations touristiques : Cévenol/ gorges de l'Allier, Grenoble Aix, Nice Coni, etc....

Itinéraires cyclo-tourisme et train se renforcent l'un l'autre. Plusieurs itinéraires mériteraient une promotion spécifique : Cévenol et V 70 (Clermont Alès en projet), Charleville Givet et V 54 déjà réalisée, Thionville Trier et V 50 réalisée, etc...L'Interloire (Nantes Orléans) a montré tout l'intérêt de cette approche qui permet de remplir les trains à une période où les usagers habituels sont moins nombreux

Plus généralement, des touristes de plus en plus nombreux vont probablement vouloir utiliser le train pour produire moins de GES. La valorisation touristique d'un itinéraire est aussi un moyen pour attirer des voyageurs quotidiens.

4.3.3. Vers une programmation multi modale en lien avec l'aménagement des quartiers de gare et des centre-ville

Schémas Directeurs d'axe : un premier pas vers une programmation globale

Les schémas directeurs d'axe ferroviaire sont essentiels pour définir avec toutes les AOM concernées un programme d'avenir touchant à la fois l'infrastructure et les services.

La FNAUT participe à l'élaboration **des schémas directeurs ferroviaires Nantes Bordeaux et Nantes Lyon**, établis aussi dans la perspective de la mise en concurrence de l'exploitation. Ces schémas directeurs sont l'occasion de rappeler les exigences suivantes pour ces axes d'intérêt national :

Bonne qualité de l'infrastructure : c'est particulièrement nécessaire sur Nantes Bordeaux où la dégradation prévue de différents tronçons est incompatible avec une délégation de service voyageur IC ambitieuse et économe pour les deniers publics. L'allongement de trajet lié à la dégradation de la voie pénalisera les résultats espérés, d'autant qu'une bonne part des travaux à faire au Sud de la Rochelle ne sont toujours pas financés. Il est nécessaire de réduire les impacts des travaux sur les sillons

Service continu garanti : c'est une base indispensable pour développer une clientèle ; tout le monde ne dispose pas d'alternative au train ; les coupures pour travaux doivent être tout à fait exceptionnelles et très courtes ; et dans ce cas, des substituts doivent être mis en place. Cela n'a pas été toujours le cas sur Nantes Lyon et n'est pas le cas sur Nantes Bordeaux, où l'on ne réhabilite qu'une voie, mais où l'on coupe totalement la liaison. Les liaisons de WE doivent être du niveau de celles de semaine, sauf activité touristique marquée. Une tarification variable permet les adaptations nécessaires.

Accroissement des circulations et diffusion par les correspondances : Les lignes longues recoupent d'autres axes, et les voyageurs en correspondances sont nombreux : souvent approchant le 1/3. Les correspondances sont améliorées d'abord en accroissant le nombre de circulations, ce qui multiplie le nombre de correspondances acceptables, et en se concentrant sur les correspondances principales avec des lignes importantes, en particulier sur Nantes Lyon, à Vierzon et Nevers. C'est possible pour Nantes Lyon et Nantes Bordeaux, même avec le matériel actuel, très insuffisamment utilisé.

La coopération avec les régions, responsable des TER, est évidemment primordiale, pour l'organisation des correspondances. Les modifications d'horaires des lignes nationales doivent être réduites et concertées.

La ligne doit aussi être parcourue par des TER desservant les gares intermédiaires entre arrêts IC ; ces liaisons TER complètent les liaisons IC ; IC et TER contribuent chacun à alimenter l'autre aux arrêts communs. Une desserte TER plus étoffée sur Nantes la Rochelle est ainsi nécessaire de la Roche-sur-Yon à la Rochelle, et est possible, même avec une voie unique.

Il faut cependant remarquer que ces schémas directeurs élaborés par le Ministère de la Transition écologique ne s'appuient sur aucune étude de potentiel, ne proposent pas de scénarii concernant les reports modaux possibles en fonction de la vitesse et de la fréquence, et sont sans ambition de développement, avec le seul objectif de mieux articuler les travaux indispensables, les projets de desserte connus, etc... De même on n'y trouve aucune analyse des impacts externes des différents modes sur l'axe et d'une stratégie pour faire évoluer la situation.

Des contrats d'axes liant aménagement et multimodalité

Les Schémas Directeurs ne concernent actuellement que l'infrastructure, son équipement et sa desserte. Ils devraient être prolongés par des contrats d'axe passés avec les collectivités prenant en compte l'urbanisation : revitalisation et densification de quartiers de gare, réalisation de pôles d'échanges multimodaux en gare ou pôles de mobilité, donnant accès à tous les modes de transport.

Vers un Schéma Directeur d'axe multimodal

Les urgences climatiques, la mise en application d'une Stratégie Bas Carbone ambitieuse, le manque de financement public, montrent qu'il faudrait passer à **la définition de schémas directeurs tous modes par axe**, qui, après analyse des besoins, des potentiels et des impacts de chaque mode, commanderait les schémas directeurs de chaque mode.

Ainsi pour Nantes Bordeaux, à quoi bon envisager un succédané d'une A 831 Fontenay Rochefort abandonnée, alors que les régions rechignent et/ou n'ont pas les moyens de moderniser les 2 voies ferroviaires parallèles la Roche-sur-Yon la Rochelle et qu'elles n'y financent pas la desserte TER interrégionale minimum sur un tronçon quasiment parallèle la Roche-sur-Yon la Rochelle ?

L'époque demande que la priorité soit donnée au transport le moins polluant, et à l'emprise déjà existante, ne nécessitant pas de nouvelle emprise agricole.

4.3.4. Des programmes dédiés à des enjeux d'aménagement spécifiques

Ce réseau ferroviaire d'intérêt national comprend au moins deux cas particuliers, avec des problématiques spécifiques :

Desserte des massifs montagneux et peu peuplés. Il est question ici des voies traversantes interrégionales, type Grenoble Aix. On s'attachera principalement au **Massif Central** (Bordeaux Lyon, Clermont Beziers ou Clermont Nîmes, etc...). Elles sont certes déficitaires, mais le rôle de l'État est de garantir un minimum de desserte ferroviaire à tout le territoire, ce qui réduit aussi le développement autoroutier et le bilan carbone des déplacements ; et sans nouvelle infrastructure à réaliser, en permettant à ce territoire sensible aux conditions climatiques de disposer de deux modes de transport. Ce réseau est nécessaire :

- maintien d'activités utilisant du fret ferroviaire (cf aciérie de St Chély-d'Apcher sur la ligne de l'Aubrac, carrière feldspath près Lavaufanche entre Guéret et Montluçon) et disponibilité pour d'autres (bois, eaux minérales, granulats, produits chimiques, etc...),
- développement d'activités touristiques (séjours, thermalisme,...). La voie ferrée devrait aussi être un support d'activités touristiques (viaduc de Garabit et de Millau, gorges de l'Allier),
- accès des villes moyennes et petites aux pôles urbains actifs et mieux desservis en lignes rapides et en services, en écoles et universités (Limoges, Clermont, Languedoc, Grenoble, Aix Marseille, Lyon, etc...).

Pour garantir l'accès aux services et nœuds de transport, le programme devrait concerner à la fois :

- l'infrastructure, avec plus de 500 km de voies à remettre en état : remise en état des tronçons centraux de Bordeaux Lyon (Limoges Roanne), Cévenol et Aubrac (Arvant Alès et Arvant Bédarrieux), Limoges Clermont, Toulouse Lyon,
- la mise en place d'un minimum de dessertes longue distance (3AR/j) complétées par des liaisons TER périphériques aux grandes villes. Ceci renforcerait les correspondances et les fréquentations de chaque ligne et permettrait aux petites villes d'accéder aux métropoles.

L'investissement exceptionnel de remise en état devrait venir des collectivités État/régions/UE, qui doivent assurer la péréquation au profit des contrées désavantagées. Un apport régulier de péages autoroutiers (suppression de la gratuité), pondérés avec une tarification sociale : pour la partie des habitants à revenus modestes, péages ou vignettes à tarification fonction du quotient familial. Une bonne part de ces autoroutes sont empruntées par des conducteurs extérieurs à la zone.

Réseau périphérique « bassin parisien » : du potentiel à activer pour désencombrer la région parisienne et activer de nouveaux trafics.

Des axes sont en service actuellement (Rouen-Amiens – Reims-Châlons). D'autres peinent à émerger (Chartres- Orléans). Plusieurs tronçons importants sont hors service : Chartres Rouen, Orléans Troyes (Châlons Troyes est en travaux pour électrification et démolition d'un tunnel). C'est pourtant la réalisation complète de ces axes qui renforcerait le rôle de chaque segment.

Le bon fonctionnement d'un anneau extérieur à 100/150 km de Paris serait utile pour :

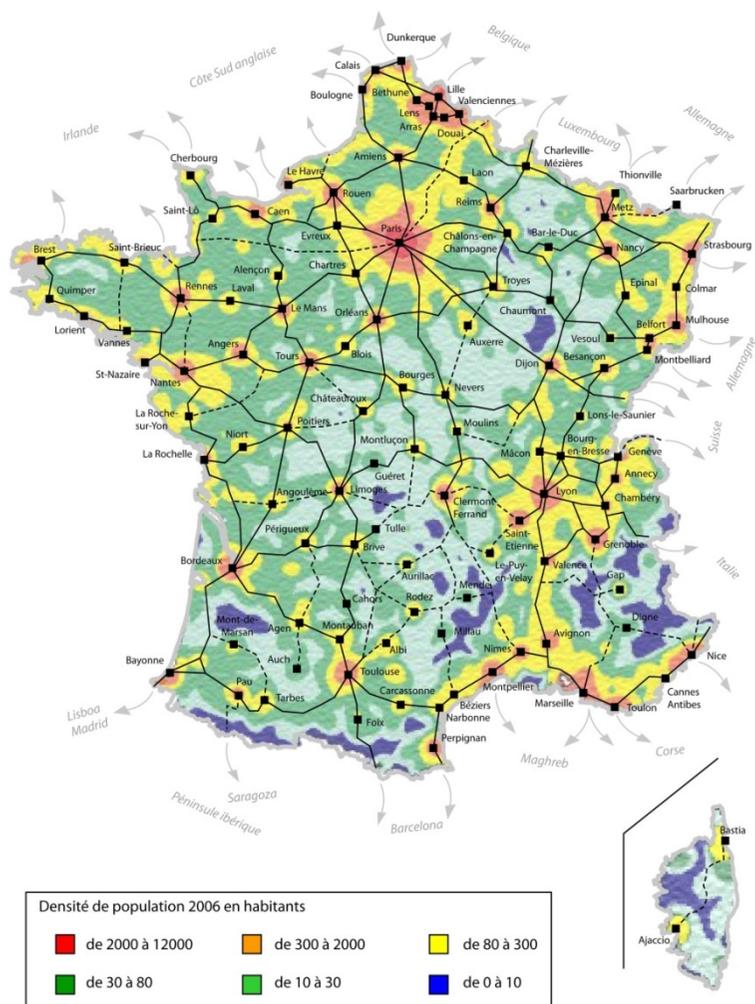
- desserrement de l'agglomération parisienne en renforçant l'attractivité des villes desservies,
- allègement des radiales proches de Paris, par exemple du trafic de certaines autoroutes ferroviaires,
- trains de nuit allant d'un bout de la France à l'autre (Calais & Lille/Méditerranée, Est/Atlantique, etc...),
- desserte des ports, en particulier de la Basse Seine (céréales de la Beauce pour Rouen, etc...),
- sécurisation globale du réseau en cas de difficulté, et accroissement du potentiel global du réseau français.

La remise sur pied de cet anneau et sa modernisation pourrait réduire la saturation et réduire des coûts en périphérie parisienne.

4.4. Un réseau et des services d'intérêt national

En complément des grandes liaisons, un réseau assurant à chaque agglomération de 100 000 habitants (moins dans les zones peu denses) d'être en relation avec ses voisines est nécessaire. Ce réseau existe. Il serait composé de 19 000 km, dont 7000 km à voie unique, et 1500 km à rouvrir. Il ne représente pas tout le réseau, mais celui dont l'État devrait assurer le bon fonctionnement et la pérennité. Les régions pourraient être plus présentes sur le reste du réseau, d'intérêt local. Ce réseau d'intérêt interrégional, par définition, ne peut être laissé à la seule responsabilité des régions. Ce réseau est à comparer aux 12 000 km d'autoroutes et de voies express, dont un quart gratuit, auxquelles s'ajoutent 2 600 km de routes d'intérêt national.

4.4.1. Un réseau maillé desservant aussi les villes moyennes et ouvert sur les pays voisins



Sur la base du réseau ancien, ce réseau structurant d'intérêt national, de responsabilité nationale :

1° relierait entre elles les principales agglomérations, et réduit les détours et correspondances multiples

2° assurerait le maintien d'un réseau minimum couvrant le territoire avec des mailles ne laissant pas de territoire à plus de 50 km, et permet le raccordement des voies d'intérêt régional, qui complèterait le réseau ferroviaire.

Il comprendrait a priori :

- Des axes au coût de fonctionnement équilibré (si les modes concurrents étaient taxés pour couvrir leurs coûts externes)
- Des axes nécessitant a priori une aide nationale couvrant le déficit de fonctionnement : desserte de petites villes et de territoires ruraux, en particulier en zones montagneuses, afin d'y assurer un maillage minimum du territoire.

Proposé il y a 10 ans, ce réseau a évolué. Des Coupures sont restées (Nantes Cholet Poitiers), une liaison nouvelle (Laval Angers), des coupures supplémentaires sont apparues (Clermont Limoges).

4.4.2. Des liaisons intervilles à conforter par des liaisons d'intérêt national, sur le réseau non LGV

L'abandon progressif du réseau intercités et du réseau de nuit vient en contradiction avec l'accroissement du nombre de déplacements et la nouvelle exigence de déplacements compatibles avec l'environnement. On redécouvre aussi qu'il y a une demande pour des déplacements moyennement rapides, mais économiques. Il est donc légitime de se pencher sur une utilisation plus intensive des lignes classiques.

Pour plusieurs lignes radiales, la demande existe ; un nouvel opérateur, qui connaît bien la demande « bon marché » se met sur les rangs ; Flixtrain envisage 4 liaisons de jour (Paris vers Bruxelles, Lyon, Toulouse, Bordeaux, et une de nuit (Paris Nice).

Des régions, comme Normandie, Hauts de France et Grand Est (Paris Mulhouse) se sont déjà mobilisées pour des liaisons radiales, avec l'argument principal de la liaison avec Paris. Leur rôle interrégional, même important, est en général second. Ces axes radiaux sont peu menacés.

Pour les liaisons transversales, il suffit de regarder les ordres de grandeur des trafics aériens journaliers entre grandes villes (2 sens réunis) pour avoir une première idée de leur potentiel : Bordeaux Lyon 1500 voyages/jour, Nantes Lyon 1400, Lyon Toulouse 1200, Marseille Nantes 1000, Bordeaux Marseille 900, etc... Or le train dessert aussi des gares intermédiaires et devrait aussi prendre des voyageurs à la route. Il permet une forte réduction des émissions polluantes sur ces déplacements.

Deux types de liaisons demandent des interventions plus volontaires et emprunteraient pour une bonne part des axes transversaux.

L'État s'est défaussé sur les régions de beaucoup de liaisons interrégionales et en particulier de liaisons transversales. Celles-ci empruntent des tronçons birégionaux plus ou moins « fragiles » (Amiens Reims, la Roche-sur-Yon la Rochelle, Guéret Gannat, Ussel Clermont, etc...). Malgré quelques compensations et achats de matériel roulant, le bilan est à terme inquiétant du fait du manque de moyens pour entretenir ce réseau et y faire fonctionner des services attractifs, garant de sa maintenance.



Cadre des liaisons prioritaires transversales

Objectifs : Mise en relation des territoires intermédiaires avec les métropoles et les pôles d'échange. Liaisons intermétropoles peu carbonées. Renforcement d'un réseau performant pour les voyageurs et le fret. Voies aptes aux 160 km/h, voire 220, (hors massifs montagneux) en fonction du tracé.

Service minimum : 3 AR/J sur les plus longues liaisons, 6 sur les plus courtes ou celles ayant le plus fort potentiel.

Ne sont pas prises en compte de nombreuses liaisons birégionales, qui devraient pourtant jouer un rôle local important :

- Grenoble Veynes Aix Marseille
- Rennes Laval Angers Nantes
- Poitiers Limoges Clermont
- Etc...

4.4.3. Le retour des trains de nuit

Flixtrain veut relancer une liaison Paris Nice, les relances s'enchaînent en Europe du Nord et centrale, ce qui confirme que le potentiel a été mal exploité et sous-estimé en France. Les liaisons de nuit devraient se développer avec le regard critique porté maintenant sur l'aérien et ses atouts propres : partant en soirée, ils permettent d'arriver tôt le matin, évitant des nuits d'hôtel, ce que ne permet pas l'avion. En fonction des contraintes de sécurité et d'horaire, les gares des villes moyennes proches des gares d'extrémité sont aussi desservies. Ils peuvent circuler lentement sur certains tronçons, traverser des zones de travaux, peuvent varier d'itinéraire, ce que permet plus facilement un réseau bien maillé. S'ils contribuent à compliquer la maintenance des voies, les trains de nuit payent aussi des péages.



Service minimum 1 AR/nuit. La compatibilité horaire des services proposés a été vérifiée.

Pour élargir leur intérêt et équilibrer les coûts, 3 catégories de passagers et de voitures sont envisageables : 1^{ère}, 2^{ème} par exemple avec 4 places par compartiment, places sièges inclinables.

Les mises en concurrence de l'exploitation des TET Nantes Lyon et Nantes Bordeaux pourraient être l'occasion de promouvoir par les nouveaux entrants l'exploitation de trains de nuit, sur Nantes Lyon et (Brest) Nantes Toulouse, via Bordeaux, 2 liaisons où le trafic aérien 2 sens réuni est important (1400 voy/j et 700 voy/j). Un train de nuit emportant en moyenne 300 voy/j dans un sens et autant dans l'autre pourrait y trouver sa place.

Les liaisons internationales n'ont pas totalement disparu (Paris Venise) et peuvent être développées, déjà en reprenant des liaisons anciennes, qui redeviennent d'actualité (Milan, Barcelone, Lisbonne, Munich, etc...). Des TGV de nuit spécialement aménagés sont à étudier pour des liaisons lointaines

Glossaire

AOM	: Autorité Organisatrice de la Mobilité
AR/j	: Aller Retour / jour (de semaine dans ce document)
ARF	: Association des régions de France
ERTMS	: European Rail Traffic Management System
GES	: Gaz à effet de serre, le principal étant le CO2
LGV	: Liaison à Grande Vitesse (axe ferroviaire conçu pour la grande vitesse)
POLT	: ligne ferroviaire Paris Orléans Limoges Toulouse
SNBC	: Stratégie Nationale Bas Carbone, comprenant une déclinaison pour les Transports
TET	: Train d'Equilibre du Territoire
TMJA	: Trafic Moyen Journalier Annuel (selon source SNCF-Réseau)
UM	: Unités Multiples
VU	: voie unique

Acronyme de régions :

AURA	: Auvergne Rhône Alpes
BFC	: Bourgogne Franche Comté
CVDL	: Centre Val de Loire
GE	: Grand Est
IdF	: Île-de-France
NA	: Nouvelle Aquitaine
PACA	: Provence Alpes Côte d'Azur (nouvelle désignation : Sud)
PdIL	: Pays de la Loire