

Propositions pour un

« Plan National de Réouvertures de Lignes ferroviaires »

Climat, mobilités, service public, solidarité territoriale, sécurité,
efficacité budgétaire et écologique – juillet 2026

*Le train Ventadour Bordeaux - Clermont-Ferrand
en gare de Laqueuille (63), juin 2014 : la
fermeture de la courte section Ussel - Laqueuille
empêche, depuis plus de 10 ans, la liaison
ferroviaire directe entre Bordeaux, Clermont-
Ferrand et Lyon : il ne s'agit pas d'une « petite
ligne » mais d'un itinéraire transversal*



SOMMAIRE

Introduction	3
Chapitre 1 : Contexte général justifiant un plan national de réouvertures de lignes	5
I. Rouvrir des lignes ferroviaires, le meilleur rapport coût/efficacité pour réduire les émissions de GES.	5
II. Défense des services publics, notamment dans les villes moyennes.	7
III. Amélioration de la mobilité.	7
IV. Attractivité des territoires.	8
V. Gain de sécurité et de confort du transfert modal de la route vers le rail.	9
Chapitre 2 : Les réouvertures effectives depuis 2000	11
I. Des succès qui se confirment au fil des années.	11
II. Des réussites mitigées, mais les perspectives de succès restent entières.	13
III. Exemples étrangers.	17
Chapitre 3 : Les réponses aux obstacles techniques et écologiques les plus fréquemment avancés	20
I. Les remises en service des passages à niveau.	20
II. Les enjeux écologiques.	25
III. La discontinuité foncière.	26
Chapitre 4 : Les pistes de financement du Plan National de Réouvertures de Lignes ferroviaires	29
I. Des coûts à relativiser.	29
II. Les sources possibles de financement.	33
Chapitre 5 : Les lignes à rouvrir en priorité	39
I. Auvergne-Rhône-Alpes	41
II. Bourgogne-Franche-Comté	44
III. Bretagne	46
IV. Centre-Val de Loire	49
V. Grand Est	52
VI. Hauts-de-France	55
VII. Ile-de-France	58
VIII. Normandie	60
IX. Nouvelle-Aquitaine	63
X. Occitanie	66
XI. Pays de la Loire	69
XII. Provence-Alpes-Côte d’Azur	72
À propos des lignes menacées de fermeture	75
Annexe : cadrage global et éléments pour la prise en charge financière	76
Crédits	79

Introduction

Dans sa proposition de Plan National de Réouvertures de Lignes ferroviaires, **la Fnaut demande la réouverture de 49 lignes prioritaires, de 7 à 90 km, pour un total de 1 624 km de lignes** réparties sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Toutes les lignes que nous proposons à la réouverture ont un potentiel de trafic important, **ce ne sont pas des "petites lignes"** rurales. Dans la plupart des cas, ce potentiel est supérieur à **1 000 voyages/jour, certaines dépassant même les 4 000 voyages/jour**. Près d'un tiers est susceptible d'intégrer un Service Express Régional Métropolitain (SERM) déjà labellisé.

La demande est forte comme en témoigne notamment le fait qu'entre 2019 et 2024, la fréquentation des gares desservies uniquement par des lignes de desserte fine du territoire a augmenté de 30% alors que pendant le même temps, l'offre ferroviaire stagnait¹.

Chacun sait que les **moyens budgétaires publics sont actuellement limités. C'est précisément pourquoi nous proposons ce plan** ambitieux, efficace et particulièrement peu coûteux : de l'ordre de 340 millions d'euros par an sur 15 ans pour la totalité du plan national. Ce coût extrêmement faible s'explique puisque les emprises existent et appartiennent déjà à la collectivité et n'attendent plus que la pose d'une superstructure neuve.

L'ordre de grandeur du coût de mise en œuvre du plan national est celui d'une seule autoroute ou d'une seule ligne à grande vitesse. † C'est à peu près le coût de la seule phase 1 du seul projet Ligne Nouvelle Paris Normandie. † C'est moins cher que le coût budgétaire pour la France de la suppression des Zones à Faibles Émissions (ZFE), c'est quatre fois moins cher que le coût budgétaire de la ristourne sur le carburant (2021-2022) dont l'efficacité sociale est douteuse et l'efficacité climatique négative.

Plus **efficace écologiquement** et moins coûteux financièrement que l'électrification du parc automobile, ce Plan contribuera au **retour du service public** ferroviaire dans de nombreuses villes moyennes aujourd'hui délaissées. **Socialement**, il réduira l'effet d'exclusion qui résulte du tout-automobile, facilitant le retour à l'emploi de ceux qui en sont privés faute de mobilité. **Économiquement**, il servira l'attractivité des territoires concernés et facilitera l'accès des salariés vers les entreprises qui ont du mal à recruter. Efficace enfin pour la **sécurité** du transport : depuis plus de 10 ans, aucun voyageur n'est mort d'un accident de train, tandis que la route tue chaque année plus de 3 000 personnes en France et blesse gravement 68 000 personnes.

¹ Source : Cerema 2^{ème} journée petites lignes ferroviaires 28 mai 2026.

Le car n'est pas une solution de remplacement du train à moindre frais. Apparemment moins cher pour la collectivité, son attractivité est tellement faible, principalement en raison de son inconfort par nature, mais aussi de sa lenteur, que le coût par usager est parfois plus élevé que celui du train, et la faiblesse du report modal laisse le libre cours à l'usage de la voiture individuelle et de l'autosolisme.

Les projets dits de **trains légers** ne sont pas plus la solution². Ils ne seront pas habilités à circuler sur le réseau ferré national (à la seule exception de Telli) et ne pourront donc pas continuer leurs courses vers les gares importantes existantes, mais resteront enfermés sur de courtes antennes. Dans le meilleur des cas, une correspondance sera imposée, à condition qu'une voie spéciale soit dédiée. Les véhicules envisagés sont à très faible capacité (de 7 à 30 places assises), inadaptés aux heures de pointe.

La réduction des coûts reste hypothétique, puisque ces véhicules peu capacitaires devront être plus nombreux et auront une durée de vie bien plus courte que les autorails actuels, les batteries coûteuses à changer régulièrement. Le confort sera dégradé (véhicules à essieux et non bogies, absence de toilettes...) et leur vitesse particulièrement réduite (100 km/h pour Draisie contre 140 pour les actuels X 73500 et même 70 km/h pour Flexy). Ces projets visent surtout à "réduire la voiture" sur les lignes existantes menacées, en ne rénovant pas l'infrastructure, plutôt qu'à rouvrir des lignes.

Pour ce projet peu coûteux, les possibilités de financement sont nombreuses : Union Européenne, État, Régions, versement mobilité régional, redevances autoroutières, certificats d'économie d'énergie, etc...

Les réouvertures déjà opérées connaissent le succès dès lors qu'elles sont bien conçues : Tours - Chinon, Cannes - Grasse, Avignon - Carpentras, Nantes - Chateaubriant..., sans parler des réalisations en Allemagne, Italie, Suisse, Écosse. Mais elles sont beaucoup trop peu nombreuses, au regard des potentiels existants.

Il est temps de passer à la vitesse supérieure avec ce plan national de réouvertures de lignes !

² Voir sur le sujet [Fnaut-infos n° 294](#) mars-avril 2022.

Chapitre 1

CONTEXTE GENERAL

JUSTIFIANT UN PLAN NATIONAL DE RÉOUVERTURES DE LIGNES

I. Rouvrir des lignes ferroviaires, le meilleur rapport coût/efficacité pour réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

Les **émissions de GES des véhicules particuliers** sont responsables de 53 % des émissions du secteur des transports, lui-même responsable de 34 % des émissions de GES françaises, soit donc presque **18 % des émissions totales de la France** (source : bilan annuel des transports 2023 Ministère de la transition écologique et « chiffres-clés des transports » mars 2025). Le potentiel de réduction est donc considérable.

La volonté politique affichée de décarboner les transports passe aujourd'hui principalement par la recherche de la **décarbonation de la route au motif qu'elle est ultra-dominante**. Ce qui passe par des aides à l'électrification du parc automobile, au covoiturage et au développement des relations autocars.

L'électrification du parc automobile. En 2024, les aides représentaient une dépense de 2 milliards d'euros pour l'État, réduite à 700 millions d'euros en 2025, auxquelles il faut ajouter les aides locales (notamment régions Ile-de-France et Occitanie). Après des années d'efforts budgétaires importants, la part du parc électrique n'était toujours que de 2,9 % en 2025 (plus 1,8 % d'hybrides). En prenant en compte le cycle de l'automobile (dont la fabrication notamment émet beaucoup de GES), les estimations les plus optimistes estiment que le véhicule électrique émet 66 % de GES en moins (selon le calculateur de l'ADEME, la baisse serait plus proche de 50 %). Ce qui voudrait dire qu'à trafic constant, après 15 ans d'efforts budgétaires importants, (2/3 de 2,9 %), les **émissions de GES dues à l'électrification du parc automobile n'ont baissé que de 1,5 %**.

Après 15 ans d'aides aux véhicules électriques (les aides à l'achat de véhicules « propres » ont été progressivement centrées sur les véhicules électriques entre 2008 et 2014) et de l'ordre de 15 milliards³ d'argent public dépensés à cette fin, le résultat est donc maigre. En rouvrant 100 km de lignes par an (300 millions d'euros seulement), en 15 ans, ce sont 1500 km de lignes qui pourraient rouvrir, captant de l'ordre de 10 % du trafic routier sur les axes considérés. **Rouvrir des lignes est plus efficace, plus rapide et moins cher que les aides à la voiture électrique !**

³ Il est très difficile de trouver des évaluations du coût des aides publiques aux voitures électriques. Le professeur Rémy Prud'homme les évalue à 3,6 milliards d'euros en 2022. « *Les coûts des véhicules 100 % électriques* ». Site Internet association des climato-réalistes. En retenant 1 milliards d'euros/an, nous sommes donc très prudents.

Au surplus, une réouverture de ligne peut aussi permettre de capter du trafic marchandises depuis la route.

Le covoiturage. Son efficacité en matière de décarbonation n'est pas établie : 69 % des passagers et 22 % des conducteurs auraient pris le train sans covoiturage longue distance, seulement 17 % des passagers s'abstiennent de prendre leur voiture (Ademe 2015 M. Chassignet Synthèse p.6/ M. Chassignet-Blablacar 6-2-2017). Il représente donc un concurrent frontal du train : 1 km covoituré en longue distance entraîne une diminution de 1,97 km en train (Ademe 2015 M. Chassignet Synthèse p.6). C'est une « solution » qui **génère du trafic routier supplémentaire.**

Ce mode de transport reste en outre marginal. Pour la courte-distance, il représente 1,1 % de part modale, dont 97 % se fait par relations personnelles et 2 % par les fameuses **plateformes de covoiturage qui font souvent l'objet d'aides publiques (0,02 % de part modale)**. Pour la longue distance, c'est 1,2 % de part modale dont 27 % par les plateformes privées (**0,3 % de part modale**). Au total, 0,6 % de la circulation routière. Ce qui n'est guère étonnant car le covoiturage repose sur une contradiction fondamentale : l'utilisation en commun d'un véhicule individuel.

Le développement des lignes d'autocars est utile là où le train ne viendra jamais, mais ne doit pas s'y substituer, car son **efficacité est limitée**, à la fois en ce qui concerne l'attractivité pour les usagers que la réduction des émissions de GES⁴. La promesse de desserte autocar dense à court terme (qui se concrétise rarement) **ne saurait être le leurre qui justifie de renoncer à une réouverture de ligne existante.**

Le remplacement des trains par des cars conduit en moyenne à une perte immédiate de clientèle de 37 %, au profit principalement de la voiture individuelle (Fnaut-infos n°271, 2019). C'est le cas même si la desserte autocar est renforcée et remplace une desserte ferroviaire de médiocre qualité : sur la ligne Tours - Chinon, la fréquentation a baissé de 24 % après la fermeture malgré un accroissement de l'offre (SIA Partners, « comment assurer les dessertes ferroviaires en zones peu denses » 2020).

On observe au contraire que lorsqu'une ligne rouvre et se substitue à un service d'autocars, le « **bonus train** » **moyen est de 65 %** (Fnaut-infos n°271, 2019). Dans certains cas, il est même beaucoup plus élevé. Ainsi, la suppression des 2 A/R cars entre Caen et Rouen en 2024 au profit de 2 A/R train a conduit, dès la première année, à une **fréquentation multipliée par cinq** sur ces horaires (source SNCF Voyageurs Normandie).

La formule souvent utilisée "*mieux vaut un car plein qu'un train vide*" ne correspond à aucune réalité. Un car est toujours moins rempli qu'un train.

Cette fixation sur la **décarbonation de la route est manifestement peu efficace**, les émissions de GES de la voiture individuelle ne diminuent que très légèrement et la part des émissions du transport routier a même tendance à augmenter dans les émissions globales de GES. En outre, elle conduit souvent à écarter de fait l'objectif de transfert modal.

⁴ "Le train constitue le mode de transport le moins émetteur de CO₂, environ 17 fois moins que l'autocar. Rapport ART juillet 2023 "Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français" p.15-16.

Or **un voyageur/km émet en moyenne 181g/CO₂ en véhicule thermique⁵, 86g en véhicule électrique⁶, 20g en TER, 5g en Intercités⁷**. Autrement dit, **le transfert modal vers le train est environ cinq fois plus efficace⁸ que l'électrification des véhicules routiers.**

Les réouvertures massives de lignes contribueront à ce transfert modal, compléteront utilement et souvent même pourront s'intégrer dans le développement des SERM, très utiles à ce transfert modal.

II. Défense des services publics, notamment dans les villes moyennes

Tous les discours politiques relaient la nécessité de maintenir et développer les services publics comme éléments essentiels du lien social et du vivre ensemble. Les discours sur l'abandon des territoires sont également omniprésents. Même Marine Le Pen dénonce « *la désertification des services publics (...) on a complètement abandonné depuis 40 ans tout aménagement du territoire* »⁹ et les services publics constituent l'un des quatre axes du programme gouvernemental de Jordan Bardella (« Aujourd'hui » 15 septembre 2025 p.6). Les services publics de la santé, de l'éducation nationale et de la justice sont souvent cités, et le service public ferroviaire fréquemment oublié. En outre, ces discours se déclinent rarement par des propositions concrètes dépassant le stade des slogans.

Pourtant, le remaillage ferroviaire répond parfaitement à ces enjeux consensuels, en permettant notamment de **redynamiser certaines villes moyennes** aujourd'hui privées de dessertes ferroviaires et contournées par les axes routiers majeurs qui les ont remplacées.

La plupart des villes moyennes voient leurs **centres-villes plus ou moins dévitalisés**, en raison du développement du commerce de périphérie, indissociable de l'usage de la voiture. Le commerce de centre-ville souffre terriblement, tandis que **les gares sont le plus souvent situées dans les centres-villes** ou à proximité immédiate, et contribue(raient) à maintenir et développer ce commerce de centre-ville et plus généralement l'activité.

III. Amélioration de la mobilité

« **Non, tout le monde ne possède pas une voiture** » (O. Razemon Le Monde 3 mai 2015). **Près de 20 % des ménages français vivent sans voiture**, soit 33% de la population totale, sans oublier que dans un ménage motorisé, chaque membre de celui-ci n'y a pas forcément accès. Ce sont bien sûr dans les grandes métropoles, les mieux dotées en transports publics, que les ménages se libèrent plus volontiers de la voiture.

⁵ 103g par km parcouru par véhicule selon le calculateur de l'ADEME. Si l'on compte 1,2 personne par véhicule, cela conduit à évaluer le km parcouru par une personne à 86g

⁶ Site Internet SNCF Groupe « *Comment nous calculons votre empreinte carbone* » 8 avril 2024.

⁷ Les lignes dont nous proposons la réouverture sont principalement TER, mais également Intercités. De nombreuses lignes TER ont vocation à intégrer des SERM, dont les émissions ne sont pour l'instant pas calculées, mais

⁸ vraisemblablement situées entre celles des TER et des RER (10g selon calculateur ADEME).

⁹ Le Courrier de l'Eure 1^{er} janvier 2025 p.23.

Certes, dans les départements ruraux, le taux de motorisation est très élevé, mais il dépasse rarement les 90 % et l'on ne peut ignorer le sort de 10 % de la population de ces départements. Dans les villes de ces départements ruraux, le taux de motorisation y est rapidement beaucoup plus faible (71 % au Puy, 73 % à Périgueux).

Avec le **vieillissement de la population**, l'abandon de la conduite automobile ne sera pas forcément remplacé par l'emprunt de relations par autocars aux offres le plus souvent squelettiques et inconfortables. Relevons également que l'idée d'un permis de conduire qui ne soit plus maintenu automatiquement au-delà d'un certain âge fait son chemin.

L'un des premiers articles du code des transports (art. L. 1111-2) proclame la « mise en œuvre progressive du droit à la mobilité » qui s'opère « notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ».

Si le TGV est globalement performant et attractif en France, le **transport ferroviaire ne doit pas être limité à la niche du TGV entre Paris et quelques métropoles** situées à 2h ou 3h de trajet. Il ne permet pas à lui seul la mise en œuvre d'un droit à la mobilité. Pour être attractif de façon globale et permettre d'envisager un vrai report modal de la route, le ferroviaire voyageurs doit être performant et attractif dans toutes ses autres composantes : TGV intersecteurs ; Trains Intercités ; Intercités de nuit ; TER intra-régionaux ; TER interrégionaux ; TER péri-urbains.

Pour permettre aux français de **se déplacer facilement de toute gare vers toute autre gare du territoire**, il faut faire jouer **l'effet réseau, lequel a été beaucoup trop réduit depuis plus de 80 ans**.

Il convient donc de reconquérir les lignes du réseau ferré national qui ont été irrationnellement fermées, qui sont encore récupérables (emprises conservées) et présentent un potentiel de trafic suffisant.

De nombreuses lignes à rouvrir pourraient être intégrées dans les projets de SERM en cours d'élaboration.

IV. Attractivité des territoires

Dans le choix de l'installation des ménages comme des entreprises, la présence d'une desserte ferroviaire de qualité est un critère important. Ce n'est pas tant la desserte fret qui importe pour la localisation des entreprises, qu'une bonne desserte voyageur pour attirer et maintenir ses cadres et visiteurs (clients, fournisseurs...).

La desserte TGV concernant principalement les métropoles et grandes villes, si elle n'est pas accompagnée d'un développement des dessertes complémentaires, aboutit à des effets de concentration et de renforcement des déséquilibres du territoire.

Depuis près d'un siècle, on assiste à un mouvement durable avec plus de routes, moins de voies ferrées, moins de trains, moins de gares, mais plus de TGV depuis les années 1980 (même si le nombre de TGV en circulation a baissé ces dernières années).

L'absence d'une desserte ferroviaire constitue un signal négatif pour un territoire.

L'effet train est très difficile à isoler des autres critères d'attractivité d'un territoire et l'on ne peut procéder que par illustrations ponctuelles. La dévitalisation des territoires a une origine multifactorielle et il est même parfois possible de se demander si la disparition du chemin de fer est la cause ou la conséquence du déclin démographique et économique.

Néanmoins, il existe une corrélation fréquente entre disparition de la desserte ferroviaire et baisse démographique, déclin économique et disparition des autres services publics, collèges, lycées, centre des impôts, maternités...).

Pour se contenter d'une illustration en Nouvelle-Aquitaine, la forte réduction de la desserte ferroviaire Périgueux-Agen (2 AR/jour) accompagne une baisse démographique. Au contraire, non loin de là, le renforcement de la desserte Bergerac - Bordeaux (1 train par heure) contribue à renforcer la démographie de Castillon-la-Bataille et Sainte-Foy-la-Grande, des personnes travaillant à Bordeaux s'y installant.

V. Gain de sécurité et de confort du transfert modal de la route vers le rail

En 2024, les accidents de la route ont fait 3 302 morts (ce chiffre est reparti à la hausse en 2025 avec 3263 morts) et 68 301 blessés, tandis que les accidents ferroviaires n'ont fait aucun mort parmi les voyageurs. (« Chiffres clés des transports », mars 2025 évoque 74 tués et 33 blessés pour le ferroviaire, aucun décès parmi les voyageurs, et encore la grande majorité d'entre eux sont dus à des pénétrations illicites dans les emprises ferroviaires et ne concernent pas des usagers).

Rapporté à une part modale approximative de 90 % / 10 %, le **transport ferroviaire permet de diviser par plus de 5 (-80 %) le risque de mort et par 230 (-99,7 %) le risque de blessure.**

Tout report modal d'une partie du trafic routier¹⁰ vers le rail permet de sauver des vies et de diminuer très fortement le nombre de blessés, contribuant ainsi au passage à soulager le service public hospitalier.

Quant au confort, il se décline sur plusieurs plans :

Dans le train, on peut se lever, marcher, rester debout devant les portes pour voir défiler le paysage. Dans un car (comme en voiture individuelle), tout cela est interdit pour des raisons d'étroitesse et surtout de sécurité.

¹⁰ Le train est également 4 fois plus sécuritaire que l'autocar selon l'ART (appréciation à l'échelle de l'UE). Rapport ART juillet 2023 "Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français" p.15

Le confort général du véhicule ferroviaire est supérieur à celui du véhicule routier, surtout lorsque ce dernier emprunte un itinéraire accidenté (virages, déclivité, qualité de roulement...). L'espace est plus généreux dans le train que dans le car, que ce soit l'espace pour les pieds, la distance avec le voisin, ou l'espace pour les bagages. Cet espace permet de lire et travailler dans le train, ce qui est très difficilement possible dans un car (lorsqu'il existe des tablettes, leur taille ne permet pas de poser un ordinateur). L'espace dans le train permet aussi plus facilement de s'assoupir.

La présence de toilettes dans les trains, même si quelquefois leur entretien laisse à désirer, est un atout par rapport aux cars qui n'en disposent pas ou dont l'usage est généralement interdit par le chauffeur (chargé de les nettoyer).

Il est possible de manger dans le train, ce qui est le plus souvent interdit dans les cars.

En voiture individuelle, il est évidemment hors de question de lire, travailler, dormir ou rêver en conduisant !

Il n'y a pas photo entre le train et le car en matière de confort pour des dessertes en transport public. ➡ Les projets de trains légers, s'ils se concrétisaient, offriraient un niveau de confort plus proche de celui du car ou de la voiture individuelle que du train.

Chapitre 2

LES RÉOUVERTURES EFFECTIVES DEPUIS 2000

Des réouvertures de lignes ont déjà eu lieu, dès 1981 avec les fameuses réouvertures de 4 lignes (Tours - Chinon, Clamecy - Corbigny, La Ferté-Milon - Reims, Ax-les-Thermes - Latour-de-Carol). En 2010, le cas très particulier de La Cluse - Bellegarde doit être rappelé, constituant un raccourci utile pour les TGV Paris-Genève, mais non utilisé pour le TER qui pourrait desservir Nantua dans l'Ain. Rouvrir des lignes n'est pas une lubie de la Fnaut, c'est possible et cela a parfois été réalisé. En nombre très insuffisant, et pas toujours selon des modalités optimales. Dans les cas où les choses ont été bien faites, le succès est au rendez-vous.

I. Des succès qui se confirment au fil des années

Il ne s'agit **pas** de réouvertures de « **petites** » **lignes** comme on le dit trop souvent, mais de **lignes à potentiel de trafic important**, correspondant à des configurations très diversifiées.

A. Cannes-Grasse, une antenne péri-urbaine. 15 km

La fin du trafic de voyageurs est intervenue en 1937, fin du fret en 1991. La ligne a rouvert au trafic de voyageurs en 2004 (après une tentative limitée entre Cannes et Ranguin entre 1978 et 1995) suite à une longue période sans aucun trafic. **Dès 2005, une fréquentation de 3 000 voyages/jour**, très au-delà des prévisions, avec une desserte intense de 38 A/R par jour (2018).

D'après les chiffres SNCF Data (par gare et non par ligne) la fréquentation est relativement stable de 2015 à 2019 (hors le creux de 2017) mais augmente fortement. Le nombre de voyageurs à Grasse approche les 1 500 par jour, (531 000 en 2024, 473 000 en 2023).

B. Avignon-Carpentras, une relation entre deux villes proches. 25 km

Le trafic de voyageurs a cessé depuis 1938 entre Sorgues et Carpentras (16 km), mais le fret perdurait. Carpentras est une ville démographiquement dynamique qui compte aujourd'hui plus de 30 000 habitants. Réouverture en 2015 avec 17 A/R quotidiens, un train toutes les 30 mn à 1 h aujourd'hui.

D'après les chiffres SNCF data, **la fréquentation a plus que doublé** entre 2015 (150 000 voyages), année de la réouverture, et 2024 (319 000 voyages), même si cela reste en retrait des prévisions. L'augmentation de la fréquentation est encore plus importante dans les gares intermédiaires en particulier Entraigues (9 000 habitants) qui passe de 31 700 à 88 000 voyages de 2015 à 2024.

C. Nantes-Chateaubriant, une relation péri-urbaine puis interurbaine. 64 km

Le trafic de voyageurs a cessé en 1980 et a repris en 2014. La ligne est à la fois péri-urbaine au départ de Nantes et interurbaine à partir de Nort-sur-Erdre, vers une ville de 12 000 habitants, Chateaubriant.

En 2017, 2 000 voyages/jour, ce qui n'est pas autant qu'espéré, mais justifie pleinement la relation ferroviaire. **Six ans plus tard, la fréquentation a plus que doublé à 4 500 voyages/jour** et la hausse se poursuit à un rythme élevé. L'offre a augmenté de 14 à 24 A/R par jour jusqu'à Nort-sur-Erdre, et a été portée à 8 A/R jusqu'à Chateaubriant, avec une amplitude horaire étendue en 2024 jusqu'à 22h35 le vendredi, offrant une correspondance au TGV arrivant de Strasbourg.



Chateaubriant terminus, la liaison vers Nantes se fait en tram-train, novembre 2016.

D. Tours-Chinon, une relation entre une grande ville et une ville modeste. 45 km

La ville de Chinon ne compte que 8 000 habitants, mais dispose d'un attrait touristique indéniable avec son château, la ligne dessert également Azay-le-Rideau. Lors du transfert sur route en 1981, la fréquentation baisse immédiatement de 24 % malgré une augmentation du nombre de dessertes.

La particularité de cette réouverture est liée au fait que l'arrêt du trafic n'a duré que 18 mois, et que la remise en service ne s'est accompagnée d'aucune modernisation de l'infrastructure, ni d'aucune augmentation de l'offre, mais au contraire d'une réduction du nombre de gares desservies. Malgré tout, **la fréquentation augmente immédiatement** de 20 % par rapport à la solution routière. En 2020, la fréquentation est devenue substantielle avec près de **1 000 voyages/jour**.

Après la modernisation de l'infrastructure (2021-2023) et le renforcement de l'offre, la fréquentation a explosé : 140 000 voyages pour la gare de Chinon en 2019 et 201 000 en 2024. Pour les gares intermédiaires, on peut citer Azay-le-rideau qui passe de 66 000 à 130 000 voyages sur la même période soit un quasi doublement.

E. Le rétablissement de lignes transfrontalières vers l'Allemagne

1-Wissembourg-Winden, 15 km dont 2,3 en France remis en service en 1997 après 22 ans d'inactivité.



Wissembourg, mars 2018.

2-Lauterbourg-Wörth, 12 km dont 1,2 en France, fin du trafic de voyageurs en 1979, reprise en 2003, alors que perdurait un train de fret quotidien. Cette ligne permet de relier plus facilement les communes du nord-est de l'Alsace à Mannheim et Karlsruhe. Cette ligne est également stratégique pour les flux de fret.

3-Mulhouse-Müllheim, 22 km, en France pour la plus grande partie. Arrêt du trafic de voyageurs en 1980, mais l'utilisation pour le fret subsistait. Reprise du trafic de voyageurs en 2012 avec 7 A/R par jour. Cette ligne permet de relier Mulhouse à la grande ligne allemande nord-sud proche de la frontière alsacienne.

D'autres configurations ont abouti, pour l'instant, à des succès mitigés, mais les perspectives de succès restent entières.

II. Des réussites mitigées, mais les perspectives de succès restent entières

A. Des réouvertures de sections de ligne, première étape avant réouverture d'une ligne complète

1-Chartres - Voves 26 km.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1942, mais du trafic fret subsistait jusqu'à la réouverture aux voyageurs en 2016. Le trafic y est faible car cette section ne présente en elle-même qu'un intérêt limité. Avec moins de 4 000 habitants, Voves ne justifie pas d'être une destination ferroviaire, même si sa fréquentation est loin d'être négligeable avec 53 700 voyages en 2024 et connaît une forte augmentation (+100 % depuis 2015)

La ligne n'est quasiment pas utilisée pour des **trajets directs Chartres-Tours** (1 AR/jour) qu'elle permet pourtant (depuis l'installation d'une aiguille à Voves en 2021), et la **desserte est squelettique** et inadaptée aux besoins.

Il était prévu de rouvrir la ligne **Chartres - Orléans** intégralement, ce qui présentait un réel intérêt. Le projet sur la section Voves - Orléans est actuellement abandonné faute de réelle volonté politique, même si de menues difficultés techniques (présence de silos à côté de la voie ferrée) sont artificiellement mises en avant.

2-Oloron - Bedous, 25 km.



Lancement des travaux de reconstruction, puis autorail régulier en gare de Bedous (DR).

Après 36 ans sans trafic, remise en service après reconstruction de la voie en 2016. Le trafic y est faible (250 voyages/jour, mais néanmoins le double de Dinan – Dol-de-Bretagne), et la réouverture de cette section ne présente pas un grand intérêt par elle-même, aboutissant au village de Bedous, 570 habitants. Néanmoins, pour une commune de cette taille, la fréquentation est élevée (25 200 voyages en 2024, **+50 %** par rapport à 2019) en raison de son attrait touristique au cœur de la vallée d'Aspe. Elle est plus de trois fois supérieure à celle de Bidos, sur la même ligne, qui dispose d'une population deux fois plus importante.

Cette réouverture est la première étape, indispensable avant la réouverture complète de la ligne internationale transpyrénéenne Pau-Canfranc, qui elle, présente un potentiel de trafic de voyageurs et de fret important. Ce projet avance actuellement très sérieusement, l'opération de concertation préalable ayant été menée en décembre 2024 et la réouverture est programmée pour 2032.

3-Avignon - Pont-Saint-Esprit 82 km.

Le trafic de voyageurs a repris en août 2022 avec 5 A/R par jour (dont un prolongé jusqu'à Nîmes) sur une partie de la ligne dite « Rive Droite du Rhône » soit 82 km. L'objectif de la Région Occitanie est de porter à 14 le nombre d'A/R sur cette ligne. En 2023, 75 000 voyages ont été comptabilisés seulement.

L'aménagement des gares intermédiaires de Laudun-L'Ardoise, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon, Aramon, Remoulins et Marguerittes pour permettre l'arrêt des TER qui passent mais ne peuvent en l'état s'arrêter, est en cours ou programmée, et leur mise en service permettra d'augmenter la fréquentation.

D'ores et déjà, les trains poursuivent (à vide) jusqu'au Teil en Ardèche, pour faire le « demi-tour », alors que le potentiel est important sur cette section. Après de nombreuses tergiversations, la gare du Teil devrait prochainement rouvrir au trafic voyageurs.

La prolongation était également prévue au-delà vers Valence et/ou Romans voire Lyon, augmentant considérablement le potentiel de fréquentation, mais le calendrier est remis en cause en raison notamment de l'absence d'engagement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

B. Des réouvertures sans réelle ambition, à améliorer

Malgré l'échec constaté de ces quelques réouvertures, il ne faut pas en déduire qu'elles furent des erreurs, car il est **toujours possible et souhaitable d'apporter les améliorations nécessaires qui conduiront au succès** : adaptation de l'offre correspondant aux besoins des usagers, amélioration de l'infrastructure et de l'offre et des conditions d'exploitation commerciale.

1-Belfort - Delle 22 km.

Fin du trafic de voyageurs en 1992 et fret en 2011. Remise en service en 2018 avec 24 A/R par jour de cette **ligne internationale avec la Suisse**. L'objectif affiché était alors de 1 600 voyages/jour. La fréquentation était à 200 à la réouverture, 500 en 2020. La gare intermédiaire de Morvillars a vu sa fréquentation presque tripler entre 2019 et 2024, mais reste faible (passant de 5 200 voyages à 13 500 en 2024). On est loin des objectifs, mais la progression est réelle et les faiblesses de l'exploitation.

Les conditions d'exploitation ne répondent pas aux besoins des usagers, l'objectif semblant uniquement de faciliter l'accès aux TGV à Meroux (Belfort - Montbéliard TGV), et négligeant la desserte régionale et locale, d'ailleurs concurrencée par des cars. Trop de trains supprimés en raison du manque de matériel roulant, une tarification peu attractive, une desserte très faible le week-end etc...

En 2025, le projet porté par la Suisse d'un cadencement à la 1/2h entre Belfort et Delémont n'est pas repris par la France. L'offre est au contraire revue à la baisse, les trains directs Bienne-Belfort via Belfort - Montbéliard TGV disparaissent et des correspondances deviennent donc nécessaires sur cette relation transfrontalière ! Les trains des CFF en provenance de Suisse s'arrêtent à Delle.

Mais l'intérêt et le potentiel réels de cette ligne restent pour autant intacts.

2-Épinal - Saint-Dié-des-Vosges 46 km.

Fin du trafic en décembre 2018 en raison de la vétusté de la ligne et d'une fragilité déclarée d'un ouvrage d'art supérieur. Reprise du trafic au service 2022 plus tard après des travaux très limités (seulement 1/6^e de la ligne régénérée) et une **offre encore insuffisante (10 A/R par jour)** concurrencée par des cars, avec de nombreux trains annulés. En 24 mois d'exploitation, cette ligne n'a jamais tenu son plan nominal de service sur plus de 15 jours.

Dans ces conditions la fréquentation ne peut pas être satisfaisante. La première année, elle est d'environ 300 voyages/jour.

On notera toutefois que la fréquentation de la principale gare intermédiaire, Bruyères, augmente substantiellement depuis la réouverture en 2022 (de 114 200 à 127 700 en 2024).

La réouverture de l'antenne de Gérardmer, au fort potentiel, qui se raccorde à cette ligne à Laveline-devant-Bruyères, permettrait de doper la fréquentation.



La halte de Laveline en octobre 2008 avant sa fermeture.

3-Serqueux - Gisors 50 km, un ratage complet malgré le potentiel.

Fin du trafic de voyageurs en 2009, alors réduit à 1 A/R par jour, en raison de l'état de la voie. Après d'importants travaux d'infrastructure incluant l'électrification de la ligne, le trafic de voyageurs **reprend en 2021 avec 4 A/R par jour**.

Ces travaux visaient le développement du trafic fret, et la **reprise voyageurs n'était qu'un aspect accessoire du projet**. Avec 2 A/R matin et soir, et rien dans la journée, l'**offre restait squelettique**, la principale ville de la ligne, Forges-les-Eaux, n'était pas desservie.

Cette section de la ligne Paris - Dieppe était exploitée isolément, **sans lien avec Paris ni avec Dieppe** (la section Serqueux - Dieppe, toujours incluse dans le domaine public ferroviaire de l'État, est néanmoins actuellement occupée par une voie verte). Non seulement aucun train direct Paris - Serqueux sans changement à Gisors, mais des correspondances inexistantes à Gisors et impossibilité d'acheter des billets vers Paris en Normandie !

Plutôt que d'améliorer la situation, la Région a jeté l'éponge en 2024 en renonçant à nouveau au trafic de voyageurs.

La réouverture de la ligne complète Paris - Dieppe reste justifiée en raison de son potentiel, elle permettrait de réduire le temps de parcours Paris - Dieppe, et d'éviter la correspondance à Rouen dont la gare arrive à saturation aux heures de pointe.

III. Exemples étrangers

Les réalisations de nos voisins allemands et italiens pourraient inspirer la France. Nous n'en retiendrons que quelques illustrations pouvant se rapprocher de situations concernant des lignes françaises à rouvrir.

A. Allemagne

Depuis 1994 à 2020, plus de 800 km de lignes régionales et 300 gares ont rouvert en Allemagne¹¹. Les projets de réouvertures de lignes se poursuivent, notamment en Hesse et Rhénanie-Palatinat.

Trois lignes reconstruites en **Basse-Saxe** dont l'exploitation est confiée à la NWB Nord-West-Bahn, dans une région qui ne figure pas parmi les plus densément peuplées d'Allemagne. Cette société exploite aujourd'hui 13 lignes pour une fréquentation totale de 27 millions de voyageurs en 2023¹².

Avec ses 160 000 habitants, Osnabrück reste une ville moyenne pour l'Allemagne.

1-Osnabrück - Oldenburg 160 000 habitants-Wilhemshaven 46 000 habitants, 165 km.

Ligne qui dessert des villes d'importance variable : Hessepe, Quakenbrück (12 000 habitants), Cloppenburg (32 000 habitants), Alhorn (7 700 habitants), Varel (23 000 habitants).

2-Wilhemshaven - Sande - Esens 41 km.

Ligne qui dessert des villes relativement modestes comme Jever (14 000 habitants), Wittmund (20 000 habitants). Au-delà d'Esens, vers Norden, la réouverture est à l'étude, alors même qu'une piste cyclable avait été aménagée sur l'emprise ferroviaire.

3-Osnabrück - Delmenhorst - Bremen 112 km.

Cette ligne relie certes deux grandes villes allemandes, mais ne constitue pas la ligne principale entre ces deux villes (via Bassum) qui elle, n'a jamais fermé. La ligne via Delmenhorst a pour intérêt principal de desservir des villes plus modestes.

L'autorité organisatrice LNVG (Land de Basse-Saxe) définit les services et rétribue la NWB, exploitante. Le réseau appartient à la DB et est entretenu par elle, la NWB lui paie des redevances d'utilisation. Le matériel roulant appartient à l'autorité organisatrice qui le loue à l'exploitant.

¹¹ Michel Quidort « *Petites lignes ferroviaires en Allemagne : deux histoires plus une* » Transports urbains n°133 septembre 2018 p.13; La Croix 25 octobre 2019.

¹² Jean-Pierre Wolff « *La politique de régionalisation et de libéralisation ferroviaire en Allemagne, l'exemple de la Basse-Saxe* » Annales de Géographie 2005/6 p.602-616 disponible sur Cairn.

4-Böblingen - Dettenhausen 17 km.

Il s'agit d'une ligne rurale de Rhénanie-Palatinat dite Schönbuchbahn, qui relie deux villes de 48 000 habitants et 5 600 habitants, mais permet au-delà d'accéder à Stuttgart. Fermée en 1966 au trafic de voyageurs et en 1988 au fret, elle est rouverte aux voyageurs dès 1997 grâce à l'action volontariste d'un syndicat intercommunal. En deux semaines, le trafic a déjà doublé par rapport à la desserte autocar antérieure. La ligne dépasse les **10 000 voyages/jour** en 2017 et est électrifiée depuis 2020 (et même mise en partie à double voie). La desserte est dense, un train toutes les 30 mn à 1 h, puis passe à 15 mn en 2021.



Dettenhausen, terminus du Schönbuchbahn en octobre 2021.

B. Autres : Italie, Suisse, Écosse

1-Merano - Malles 60 km.

Ligne située dans le Tyrol italien, fermée en 1991 et rouverte en 2006, elle relie Malles (5 200 habitants) à Merano (36 000 habitants). C'est une ligne de montagne qui affiche aujourd'hui un succès impressionnant avec **7 000 voyages/jour**, grâce notamment à une desserte dense de l'ordre de 35 A/R par jour.

2-Mendrisio - Varese 18 km.

Ligne italo-suisse reliant Varese (Italie), 80 000 habitants à Mendrisio (Suisse), 15 000 habitants a été rouverte en 2018 et sa fréquentation a dépassé les **4 000 voyages/jour** au bout d'un an grâce à un cadencement à l'heure.



Viaduc de Malnate, ligne Mendrisio - Varese, août 2017.

3-Edimbourg - Tweedbank 49 km.

Ligne écossaise rouverte en 2015. Le succès a été fulgurant avec 1,5 million de voyages annuels (plus de **4 000 voyages/jour**), soit deux fois plus que les meilleures prévisions. Le service est cadencé à la demi-heure en pointe.

Chapitre 3

LES RÉPONSES AUX OBSTACLES TECHNIQUES ET ÉCOLOGIQUES LES PLUS FRÉQUEMMENT AVANCÉS

L'obligation de supprimer les passages à niveau (I), l'une des principales causes des « devis » excessifs présentés par SNCF Réseau pour les réouvertures, et les enjeux écologiques (II) justifient souvent l'abandon des projets de réouvertures. L'argument de la discontinuité foncière est également fréquemment avancé pour certaines lignes (III).

I. Les remises en service des passages à niveau

La réouverture d'une ligne ferroviaire entraîne la remise en service de passages à niveau, considérés comme accidentogènes. Leur suppression au profit de passages dénivelés pour les plus fréquentés engendre des coûts tels qu'aucune réouverture ne peut être financée si ce principe de suppression et dénivelation est retenu.

A. Est-il essentiel de supprimer les PN en cas de réouverture ?

Les accidents routiers au PN génèrent moins de 1 % de la mortalité liée aux accidents de la route : entre 13 et 30 morts par an entre 2020 et 2025 (source SNCF Réseau). Mais c'est surtout le nombre de blessés graves qui est particulièrement faible (entre 6 et 14 sur la période, pour 68 000 blessés graves sur les routes. 99 % d'entre eux sont dus à des comportements à risque des usagers de la route. Le nombre d'accidents, de morts et de blessés graves baisse tendanciellement.

De plus, les passages à niveau où sont constatés les accidents concernent des axes routiers très fréquentés, dans de grandes agglomérations, comme le PN 45 à Notre-Dame-de-Bondeville près de Rouen (Paris-Normandie 23 octobre 2025 p.3) ou en Ile-de-France (Le Parisien, 10 janvier 2025) concernant un PN à Deuil-la-Barre), ce qui n'est que très rarement le cas sur les lignes dont la réouverture est proposée. A notre connaissance, **aucun accident mortel n'a eu lieu sur des PN remis en service après réouvertures de lignes.**

Pour améliorer la sécurité routière, le transfert modal d'une partie du trafic routier vers le rail est l'une des solutions, permise par les réouvertures de lignes ayant un potentiel de trafic substantiel. L'interdiction de remise en service des PN qui conduit à l'abandon des réouvertures, aboutit donc à faire prévaloir un trafic 100 % routier là où le rail pourrait en capter une partie substantielle. **Imposer le maintien exclusif du mode de transport le plus accidentogène au nom de la sécurité est pour le moins paradoxal.**

B. La rumeur relative à l'interdiction de remise en service des PN

1-Origine de la rumeur.

L'accident d'Allinges (près d'Annemasse) survenu le 2 juin 2008 impliquant un car scolaire et tuant 7 collégiens a conduit à des orientations politiques discutables en la matière. Un **rapport** rendu quelques semaines plus tard par le Secrétaire d'État aux transports Dominique Bussereau et intitulé « *Plan de sécurisation des passages à niveau* » fait la suggestion suivante (mesure 20) : « *Veiller, lors de l'instruction des dossiers préliminaires de sécurité à ce que les projets de création, mais aussi de réouvertures de lignes (...) ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux passages à niveau* ».

Ce sujet très médiatisé a conduit à diffuser très fortement la rumeur selon laquelle une circulaire Bussereau, un décret Bussereau (voire même la loi Bussereau) interdirait la remise en service des PN en cas de réouvertures de lignes.

Cette rumeur, assimilable à une fake news, a eu, et a encore aujourd'hui un succès considérable dans les médias, dans l'Administration et auprès de SNCF Réseau qui a fortement contribué à la répandre.

2-Diffusion large de la rumeur.

Parmi de multiples illustrations, **SNCF Réseau** écrit dans des dossiers diffusés aux Régions et à leurs élus, pour **justifier son refus d'envisager les réouvertures** :

- « *La circulaire Bussereau impose en effet la suppression des PN en cas de réouverture de ligne* » (Dossier SNCF Réseau en vue de la fermeture de la ligne Alençon-Domfront 2020 p.46).
- « *obligation de supprimer les PN en cas de reprise d'un service voyageurs sur une ligne du réseau ferré* » (Dossier SNCF Réseau en vue de la fermeture de la ligne Rosporden-Concarneau 2012 p.65).
- « *les PN devront quant à eux être supprimés pour satisfaire la réglementation en matière de sécurité* » (Dossier SNCF Réseau en vue de la fermeture de la ligne Lyon-Trévoux 2020 p.33)
- « *La réglementation oblige de supprimer le maximum de PN de la ligne à rouvrir, ce qui implique des aménagements coûteux et complexes à réaliser* » (dossier SNCF Réseau en vue de la fermeture de la ligne Rouen - Évreux 2023 p.34).

Même le CEREMA vise dans son document « *Passages à niveau : réglementations et outils* » (16-12-21) au sein de la réglementation existante la « *Circulaire Bussereau 2008* » qui n'est pas une circulaire, et encore moins un règlement.

3-Effets désastreux de la rumeur.

Cette prétendue réglementation dont presque tous les décideurs sont persuadés de l'existence, tue dans l'œuf la plupart des projets de réouverture.

C'est d'abord, une fois de plus, **SNCF Réseau qui s'oppose aux réouvertures** en mettant en avant des devis particulièrement élevés liés à la suppression « obligatoire » de ces PN :

- sur la seule section Cholet - Nueil-les-Aubiers de la ligne Nantes - Poitiers, SNCF Réseau ajoute au coût de la réouverture 20 millions d'euros pour la dénivellation de 4 PN (dossier SNCF Réseau de fermeture de la section Cholet - Nueil-les-Aubiers juin 2023 p.56) ;
- sur une section de 33 km de la ligne Chartres-Bordeaux, SNCF Réseau ajoute au coût de la réouverture 25 millions d'euros pour la dénivellation de 5 PN (dossier SNCF Réseau de fermeture de la section Bessé - Montval de la ligne Chartres - Bordeaux, avril 2019 p.43) ;
- pour la réouverture de la ligne péri-urbaine Le Mans - La Flèche, SNCF Réseau ajoute 20 millions d'euros pour la dénivellation de 4 PN (dossier SNCF Réseau de fermeture des sections Luché-Pringé - L'Aubinière et autres, avril 2019 p.46 et 51).

Nombre d'élus tiennent le même discours : le maire de Louviers justifie la non-réouverture de Louviers - Évreux en affirmant : « *n'entretenez pas un faux débat sur l'infrastructure historique dont les études ont montré qu'elle ne pouvait être réouverture au vu du nombre de PN qu'il faudrait créer* ». (Courriel du 22-5-2024).

Le directeur général adjoint de la **Région** Normandie explique à la presse avant l'annonce de l'abandon du projet de réouverture de la ligne (Évreux) - Glos-Honfleur que « *on pourrait garder 7 à 8 PN, mais les autres devraient être fermés car la réglementation est trop stricte* » (Actu-Honfleur 1^{er} novembre 2021).

Jusqu'au CEREMA qui écrit : « *la réouverture d'Orléans - Châteauneuf-sur-Loire reste programmée au CPER mais est bloquée par le coût élevé du traitement des passages à niveau* » (CEREMA « Synthèse de la journée nationale petites lignes ferroviaires du 18 mars 2025 » 1^{er} avril 2025).

Même le retard à la réouverture de Alès - Bessèges est mis sur le dos de cette prétendue réglementation : « *la réouverture de la ligne ferroviaire a pris deux ans de retard à cause d'une nouvelle étude environnementale et de nouvelles normes sur les passages à niveau* » (Objectif Gard 24 novembre 2023).

Ces multiples affirmations réitérées avec constance au fil des années sont pourtant tout simplement fausses.

C. La réalité du cadre juridique

L'origine de la rumeur prend donc sa source dans un simple rapport ministériel qui effectue une suggestion. D'ailleurs la formule « création de fait » est parfaitement erronée dès lors que sur les lignes concernées, non fermées ni déclassées, aucun arrêté préfectoral de suppression de passage à niveau n'a été pris dans le cadre réglementaire prévu (art.3 de l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement et à la réglementation des passages à niveau).

Cela n'a donc **rien à voir avec une prétendue réglementation** (aucune disposition législative ou réglementaire issue d'un décret ou d'un arrêté).

Les dispositions réglementaires en la matière sont limitées :

1° L'arrêté ministériel du 18 mars 1991 (art.3) interdit la création de nouveau PN sur le Réseau ferré national, sauf dérogation accordée par le ministre des transports (art.7). Mais la remise en service d'un PN sur une ligne non circulée, fut-ce depuis de nombreuses années, n'est pas constitutive d'une création de PN, dès lors que la ligne n'a pas été déclassée ou que le PN n'a pas été supprimé par arrêté préfectoral.

Une dérogation a ainsi été accordée en mars 2024 par le préfet du Bas-Rhin pour la création d'un passage à niveau rue de la coopérative à Strasbourg sur une ligne voyant passer environ 30 trains de fret par jour.

2° Depuis le décret du 10 février 2015 (à nouveau modifié par décret du 30 décembre 2019), l'art. 55 du décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et statuts de SNCF Réseau dispose que « **pour les réouvertures aux circulations publiques d'une ligne sur laquelle celles-ci ont été interrompues depuis plus de 5 ans, un arrêté du ministre chargé des transports prévoit les conditions dans lesquelles les croisements à niveau peuvent être envisagés** ».

Ce second texte s'impose au premier, car il s'agit d'un décret, d'une valeur supérieure à un arrêté ministériel, et parce qu'il concerne le cas particulier des remises en service de lignes. Il en résulte que la remise en service de PN peut être envisagée dans les conditions prévues par un arrêté ministériel. Attendu depuis 2015, cet arrêté ministériel n'est pas intervenu à ce jour. Mais la situation pourrait évoluer rapidement, puisqu'un arrêt du **Conseil d'État** (21 février 2025 Ass. Transfermodal n° 497664) **enjoint au ministre des transports d'édicter l'arrêté ministériel attendu avant le 21 novembre 2025¹³**.

Il convient également d'éviter la confusion entre la réglementation et divers « guides » élaborés par RFF, puis par l'EPSF, dont le dernier « *méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau* » daté du 22 novembre 2023 a un contenu qui excède très largement le titre de « guide » puisqu'il prétend imposer le principe selon lequel, en cas de remise en service « *le risque de décès aux PN doit être dix fois plus faible que le risque constaté sur les lignes ferroviaires équivalentes* ».

Encore une fois, l'application de ce principe conduirait, pour des raisons financières, à neutraliser tout projet de réouverture de ligne. Le problème est que, ainsi que l'admet SNCF Réseau, « *l'ensemble des partenaires d'un projet mettent en œuvre strictement ces préconisations* » (Courrier SNCF Réseau du 21-3-24 signé du directeur général adjoint sécurité), alors même que cela ne constitue en aucun cas une obligation réglementaire.

Il n'y a aucun doute à cet égard, car comme le relève Mme Dorothee Pradines, conseillère d'État, dans ses conclusions (p.4) sur l'arrêt précité du Conseil d'État du 21 février 2025 « ***ce guide, nonobstant sa rédaction péremptoire, n'est pas l'arrêté ministériel requis et ne saurait s'y substituer*** ».

¹³ L'État n'ayant pas déféré à l'injonction du Conseil d'État, une procédure en exécution est toujours en cours au 1er juillet 2026.

En outre, ce principe est totalement arbitraire : pourquoi diviser par 10 plutôt que par 2 ou par 100 ? Et cette vision de la sécurité est biaisée car elle ne la prend pas en compte de façon globale, en n'intégrant pas le report modal d'une partie du trafic routier vers le rail.

D. Le constat de réouvertures avec maintien des PN

Si SNCF Réseau a réussi à s'opposer à la plupart des projets de réouvertures en se fondant sur une réglementation inexistante, **certaines régions sont parvenues à imposer leurs projets de réouvertures en maintenant de nombreux PN existants**. Et les PN supprimés sont des PN particulièrement peu fréquentés qui font l'objet de fermetures sèches, avec déviation routière au besoin, mais sans création de pont-rail ou pont-route :

- Cannes - Grasse (2004) : 7 PN maintenus, 1 supprimé.
- Oloron - Bedous (2016) : 16 PN maintenus dont celui de Bidos sur un rond-point, 11 supprimés.
- Chartres - Voves (2017) : 9 PN maintenus, 4 supprimés.
- Belfort - Delle (2017) : 13 PN maintenus, 6 supprimés, un seul dénivelé.
- Gisors - Serqueux (2021) : 26 PN maintenus sur 36.
- Lalucque - Tartas (2025, exclusivement fret) : 22 PN, tous maintenus.
- Montréjeau - Luchon (2025) : 26 PN maintenus, 11 supprimés, aucun dénivelé.
- Nancy - Contrexéville : 43 PN maintenus, 21 PN supprimés, aucun dénivelé.
- Alès - Bessèges (projet en cours) : 7 PN maintenus, 5 supprimés, aucun dénivelé.
- Bedous - Canfranc (projet en cours) : 5 PN maintenus, 7 PN supprimés, aucun dénivelé.

E. Les solutions techniques pour améliorer la sécurité aux PN.

En s'inspirant notamment d'exemples étrangers, l'EPSF préconise des solutions diverses permettant de lutter efficacement contre les accidents routiers aux PN pour un coût bien moindre que les dénivellations. Les solutions les plus courantes sont assez simples à mettre en œuvre :

- Réduction de la vitesse autorisée sur route à l'approche des PN.
- Installation de radars sur les routes à l'approche des PN.
- Surfaces réfléchissantes sur la chaussée pour améliorer la visibilité des PN de nuit.
- Radar associé au feu rouge du PN (Autriche).
- Tapis anti-intrusion de piétons (EU).
- Herse mobile sur route à l'approche des trains rendant impossible l'avancée des véhicules (Russie).
- Détecteur d'obstacle sur PN avertissant le conducteur du train à l'approche (Japon).

II. Les enjeux écologiques

Ces dernières années, les enjeux écologiques sont de plus en plus souvent mis en avant pour s'opposer aux réouvertures de lignes, ce qui est pour le moins paradoxal. Lorsqu'il s'agit de procéder à la création d'aménagements routiers neufs, la présence d'espaces protégés ou d'espèces protégés n'a jamais conduit à abandonner à un tel projet routier. Il paraîtrait illogique que ces éléments puissent conduire à renoncer à la remise en service d'infrastructures ferroviaires existantes.

D'ailleurs, les opposants aux réouvertures qui brandissent ces arguments ne voient aucun inconvénient à l'aménagement de voies vertes en lieu et place des voies ferrées, qui ont des effets au moins aussi importants sur les espaces et espèces protégés que la remise en service de la ligne ferroviaire.

De façon générale, un projet de réouverture ferroviaire pourra être soumis à la réalisation préalable d'une évaluation environnementale si le préfet le décide (article R. 122-2 annexe 5 du code de l'environnement). Il est souhaitable de prendre en compte les exigences écologiques dans de tels projets, cette étude ne constituant pas en soi un obstacle.

A. La traversée d'espaces protégés

C'est dans le cas de **traversée de sites Natura 2000** que la réglementation est la plus précise. Elle impose seulement de réaliser une étude d'évaluation des incidences du projet sur les objectifs de conservation des habitats et espèces attachés au site, afin de déterminer au mieux les mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser les éventuels effets négatifs. Par contre, aucune disposition du code de l'environnement n'a pour objet ou pour effet d'interdire les reprises de circulation ferroviaire dans les sites Natura 2000.

Une telle étude a été réalisée préalablement à la **réouverture de la ligne Montréjeau - Luchon** en Occitanie en 2022. En effet, la ligne traverse un site Natura 2000 et passe à proximité d'un autre. Cette intéressante étude de 105 pages a été intégrée au dossier plus général de demande d'autorisation environnementale présentée par la région Occitanie. Elle a permis de déterminer des mesures réduisant au maximum l'impact du chantier comme de l'exploitation sur lesdits sites. L'autorisation environnementale a effectivement été délivrée par les préfets des Hautes-Pyrénées et de la Haute-Garonne, préfet de la région Occitanie les 25 et 28 novembre 2022 et impose la réalisation des mesures limitatives d'impact déterminées par le dossier.

Pourtant, l'argument est parfois présenté comme aboutissant à l'impossibilité de remise en service d'une ligne ferroviaire : « *le projet de réutilisation de l'emprise historique jusqu'à Evreux n'apparaît **pas viable du fait** des difficultés techniques entre Acquigny et Gravigny (traversée de l'usine Essity, **zone Natura 2000**, passages à niveau)* » (SNCF Réseau, Rouen - Évreux, réunion de restitution février 2022 Rouen p.15). Pourtant, 14 mois plus tôt, lorsque le projet était encore soutenu par la Région, SNCF Réseau écrivait à peu près le contraire : « *Enjeux environnementaux : risque d'inondation (...) sites d'alimentation en eau potable (...) **traversée d'une zone Natura 2000 (...) ces trois points ne sont pas bloquants*** » (SNCF Réseau Rouen - Évreux étude d'aide à la décision pour le devenir de l'infrastructure ferroviaire, 16 décembre 2020 p.16).

Pour tous les autres types d'espaces protégés, aucun obstacle juridique ne vient justifier l'abandon d'un projet de remise en service. Il suffit de respecter les prescriptions propres au site protégé, comme celles des réserves naturelles, qui n'ont jamais pour objet ou pour effet d'interdire la reprise des circulations ferroviaires.

S'agissant des sites classés, une autorisation ministérielle peut être requise au titre de l'article L. 341-10 du code de l'environnement. Rien ne s'oppose à sa délivrance.

B. La présence d'espèces protégées

Il est relativement fréquent que les emprises ferroviaires inutilisées accueillent après quelques années des espèces protégées, telles que des batraciens et reptiles notamment.

Alors que l'aménagement d'une voie verte détruit purement et simplement leur habitat, la remise en service de la voie ferrée a un impact moins radical sur le milieu. Le code de l'environnement (art. L. 411-2) prévoit que la protection des espèces figurant sur des listes nationales ou régionales peut faire, dans certaines conditions, l'objet de dérogations.

Ainsi, sur l'emprise et aux abords de la ligne **Montréjeau - Luchon**, ont été identifiées lors des études préalables 2 espèces de flore et **70 espèces de faune protégée** (notamment desman et loutre).

Les préfets compétents ont considéré, après instruction administrative, que le projet répondait à une raison impérative d'intérêt public majeur et ne remettait pas en cause l'état de conservation des espèces impactées. **Une dérogation a donc été délivrée** par les préfets des Hautes-Pyrénées et de la région Occitanie par arrêté des 25 et 28 novembre 2022, après avis favorable du conseil national de la protection de la nature du 5 mai 2022. Cette dérogation impose la réalisation de mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts du chantier et de la reprise des circulations sur les espèces protégées et leurs habitats.

III. La discontinuité foncière

Dans la plupart des réouvertures que nous proposons, ces difficultés ne se posent même pas, la continuité foncière étant assurée. Néanmoins ces difficultés sont souvent artificiellement imaginées ou en tout cas exagérées par SNCF Réseau pour s'opposer aux réouvertures.

A. Déclassement et/ou vente de l'emprise

La quasi-totalité des lignes dont nous demandons la remise en service n'a fait l'objet ni d'un déclassement ni d'une aliénation, et font donc **toujours partie du domaine public ferroviaire** propriété de l'État. Toutefois dans certains cas particuliers, SNCF Réseau met en avant le déclassement et l'aliénation de certaines sections pour mettre fin immédiatement à toute discussion sur la réouverture.

Mais rien n'interdit dans un tel cas, comme cela est banalement mis en œuvre pour la construction de routes nouvelles, de recourir à la procédure d'expropriation. Pourquoi se l'interdire *a priori*, lorsqu'une courte section a été aliénée ? En outre, dans de nombreux cas l'aliénation n'a pas remis en cause la continuité de l'emprise qui appartient à un propriétaire public (voies vertes des départements) avec lequel il serait possible de négocier (Nantes - Poitiers).

B. Ouvrage dégradé ou disparu devenu infranchissable

Cet argument est assez régulièrement utilisé à propos des tunnels, mais dans la plupart des cas, il s'agit de **simples suppositions**. L'ouvrage n'a pas fait l'objet de visite approfondie depuis de nombreuses années, et SNCF Réseau en déduit qu'il est hors d'usage, ce qui n'est généralement pas le cas. Une excellente illustration avec le « tunnel des gouttes » sur la ligne Caen - Flers qui nécessiterait des dizaines, voire des centaines de millions de travaux, sans que jamais ces sommes lancées à la presse ne s'appuient sur la moindre étude technique du tunnel.

Parfois, ces ouvrages disparus sont une réalité, en particulier concernant l'enlèvement des appareils de voie connectant la ligne sans trafic à la ligne encore en service (Caen - Flers). On peut s'interroger sérieusement sur la légalité de l'enlèvement de ces aiguilles¹⁴. La remise en service de ces connexions ne devrait pas être intégrée au budget du projet de réouverture, et SNCF Réseau devrait assumer seule les conséquences financières de ces choix malvenus.

C. Occupation autorisée d'une partie de l'emprise

Il arrive qu'une ligne non déclassée fasse l'objet d'occupations autorisées par le propriétaire du domaine public ferroviaire, dans le cadre d'une « *autorisation d'occupation temporaire* » du domaine public. C'est le cas de l'entreprise Essity à Hondouville (27) qui a été autorisée à installer des hangars en partie sur l'emprise de la ligne non déclassée Rouen - Évreux. Cette occupation est présentée par SNCF Réseau comme un obstacle nécessitant que le projet de réouverture s'adapte à l'occupation industrielle impliquant un surcoût de 51 millions d'euros ! (SNCF Réseau-Rail concept 2022 p.26).

Or, un principe commun à toutes **ces autorisations d'occupation du domaine public, est qu'elles sont délivrées de façon précaire et révocable sans indemnité**. L'occupant, industriel ou autre, est parfaitement informé de cette condition.

Il est aberrant d'envisager de faire payer un surcoût considérable au contribuable, dans le seul but d'éviter de demander à l'occupant de libérer l'emprise comme il s'y est pourtant engagé en cas de projet de remise en service (pour l'entreprise Essity, l'autorisation prévoit explicitement une libération de l'emprise dans un délai de 6 mois après la demande du gestionnaire d'infrastructure, et l'industriel a donc accepté cette condition)

¹⁴ D'ailleurs, SNCF Réseau semble modifier ses pratiques. Dans le cadre de travaux à venir sur la ligne Serquigny-Oissel (Caen-Rouen), il est prévu de maintenir l'appareil de voie donnant accès à la ligne de Honfleur à Glos-sur-Risle au motif que celle-ci n'est pas déclassée.

D. Les occupations illicites

Les années passant, il peut arriver, même sans déclassement, sans aliénation, sans autorisation, que des occupations illicites deviennent plus lourdes et plus durables. Ce peut être un simple tas de bois posé sur la voie, une cabane ou un garage, l'inclusion d'une partie de l'emprise dans le jardin d'un particulier ou même à la dépose sauvage de la voie, notamment pour permettre de rejoindre 2 parcelles agricoles de part et d'autre de la ligne (Rouen - Évreux).

Dans ce cas, l'occupant illicite sera invité à libérer l'emprise, et s'il est récalcitrant, **une procédure particulièrement efficace est aux mains de SNCF Réseau et du préfet : la contravention de grande voirie** qui leur permet d'obtenir devant le Tribunal administratif la libération de l'emprise.

E. Les voies vertes

Très à la mode pour remplacer les voies ferrées avec des projets réalisables à court terme et inaugurable avant la fin du mandat, les voies vertes sont généralement utilisées pour la promenade dominicale, et fort peu pour les déplacements domicile-travail ou autres à vélo. Or ce loisir peut se réaliser un peu partout sur les petites routes de campagnes (vélo routes) et ne nécessite pas la transformation de voies ferrées en voies vertes.

Les voies vertes installées sur des voies ferrées le sont avec des montages juridiques variables.

L'aménagement peut avoir été réalisé par une collectivité de façon **totale et illicite**, comme sur la ligne Barentin - Caudebec. Dans ce cas, il doit simplement lui être imposé, en cas de réouverture, de restituer l'emprise illégalement occupée (cf. point précédent).

La solution ancienne consistant à déclasser et vendre l'emprise à un département, à une communauté de communes, est aujourd'hui abandonnée, grâce à l'action de la Fnaut. En raison du transfert de propriété, cette situation est la plus difficile à remettre en cause.

Dans la plupart des cas, les voies vertes sont donc aménagées sur les emprises du domaine public ferroviaire. Les décisions de **fermetures mentionnent expressément que l'emprise est maintenue dans le domaine ferroviaire** (ex : fermeture de Laval-Mayenne du 27-3-2017, BO SNCF Réseau n°127 avril 2018 p.21).

Deux types de contrats sont aujourd'hui utilisés avec les collectivités locales, **les conventions d'occupation temporaire, et les contrats de transfert de gestion**. S'agissant de contrats administratifs, dans les deux cas, SNCF Réseau ou l'État (le signataire du contrat avec la collectivité locale) dispose du **droit de mettre fin unilatéralement au contrat pour un motif d'intérêt général, tel que la remise en service de la ligne ferroviaire**. En droit, cela ne pose aucun problème. La seule difficulté est politique, mais l'intérêt général doit s'imposer.

Chapitre 4

LES PISTES DE FINANCEMENT DU PLAN NATIONAL DE RÉOUVERTURES DE LIGNES

La Fnaut préconise la réouverture de 49 lignes prioritaires représentant 1 624 km (voir détail chapitre 5) pour un coût que l'on peut raisonnablement évaluer (3 millions d'euros/km) à **4,8 milliards d'euros** environ. Si la dépense est étalée **sur 15 ans**, ce qui semble un minimum (22 ans pour Nancy - Contrexéville) cela représente donc un besoin de financement de moins de 340 millions d'euros/an à l'échelle du pays, à répartir entre **différentes sources de financement**, ce qui est très raisonnable pour ne pas dire anecdotique.

Mais l'adoption d'un « plan national » de réouvertures de lignes est essentiel pour assurer la meilleure **péréquation** possible entre territoires et sources de financement. La réouverture d'une ligne de plus de 50 km pouvant atteindre voire dépasser les 150 millions d'euros peut difficilement être prise en charge à 100 % par la Région seule, dont ce n'est d'ailleurs pas la vocation, alors qu'il s'agit toujours de lignes du réseau ferré national appartenant à l'Etat.

Certes, ce n'est pas impossible, puisque la **Région Aquitaine a financé à 100 %** la réouverture d'Oloron - Bedous, la région Occitanie à 100 % la réouverture de Montréjeau - Luchon. Mais cela représente un lourd investissement, et l'Occitanie peine aujourd'hui à rouvrir toutes les lignes prévues initialement, avec en particulier les suspensions de Limoux - Quillan, de Rodez - Séverac-le-Château et le retard annoncé pour Alès - Bessèges.

Afin d'amorcer une **péréquation** entre les régions et l'ensemble des financeurs possibles, l'idée de créer un **fonds de concours national**, inspiré de la proposition présentée en novembre 2024 par les députés Gérard Leseul, Florence Hérouin-Léautey et Philippe Brun, devrait constituer une réflexion prioritaire. Le fonds de concours existant en faveur de la modernisation du réseau ferré national pourrait plus simplement (mais avec des garanties moindres sur la durée) être en partie fléché pour les réouvertures de lignes.

I. Des coûts à relativiser

La France a réussi à aménager des **lignes à grande vitesse dont les budgets se comptent en plusieurs milliards d'euros**, les budgets routiers sont sans commune mesure, la construction de 15 réacteurs nucléaires représente plusieurs dizaines de milliards d'euros, l'effort de défense annoncé représente plusieurs milliards d'euros annuels à la seule charge de l'Etat, etc...

Contrairement aux réflexes « anti-rail » de certains décideurs se retranchant derrière les réelles difficultés budgétaires de l'État, la France n'est pas incapable de rouvrir des lignes dont les budgets se situent entre 30 et 300 millions d'euros seulement, ni de financer un programme de 4 à 5 milliards sur 15 ans.

A. Se méfier des « devis » initiaux de SNCF Réseau largement surévalués

SNCF Réseau s'oppose le plus souvent à toute velléité de réouverture de ligne, sans toujours le reconnaître ouvertement. Le premier moyen utilisé est de soumettre aux collectivités des évaluations de coûts d'investissement manifestement excessives.

Sans multiplier les exemples, on peut évoquer quelques cas précis :

Caen - Flers : ligne qui a suscité l'intérêt de la Région Normandie à plusieurs reprises. Au fil des années, les « devis » présentés par SNCF Réseau n'ont cessé d'augmenter pour atteindre la somme invraisemblable, en 2024, de **17 millions d'euros par kilomètre** soit un total d'environ 1 milliard d'euros (Ouest-France 30 avril 2024) pour cette ligne de 61 km, soit plus cher que l'électrification de Paris - Cherbourg/Trouville-Deauville et ses nombreuses suppressions de passages à niveau. À ce prix, aucune chance de susciter l'intérêt.

Abbeville - Eu (Le Tréport) : en 2024, SNCF Réseau évalue la réouverture de cette ligne de 33 km à 147 millions d'euros soit **4,4 millions d'euros par kilomètre**, soit *a priori* un montant beaucoup plus raisonnable. Pourtant, la Fnaut Hauts-de-France a procédé à une contre-expertise indépendante par un bureau d'études professionnel expérimenté en la matière « *Trans-Missions* » qui a repris point par point les évaluations de SNCF Réseau et a abouti à une évaluation de 97 millions d'euros soit **2,9 millions d'euros par km**. A la suite de cette contre-expertise, le comité de pilotage incluant SNCF Réseau a ramené son évaluation à 120 millions d'euros.

Angoulême - Limoges : SNCF Réseau évaluait en 2018 (année de l'arrêt du trafic) les travaux nécessaires à 80 millions d'euros. En 2025, elle présente un devis de 360 millions d'euros ! De quoi freiner les ardeurs des Régions concernées !

Montrejeau-Luchon : À la veille de la fermeture en 2014, Réseau ferré de France (devenu SNCF Réseau) évaluait à **50 millions d'euros¹⁵ la simple réfection** de la ligne pour permettre de continuer l'exploitation dans des conditions dégradées. Or la reconstruction de la ligne entière dix ans plus tard offre une **infrastructure neuve pour seulement 67 millions d'euros !**

B. Les coûts moyens des réouvertures de ces dernières années

Ces coûts sont ceux de l'année de la réouverture, nécessitant donc une réévaluation pour les plus anciens, mais il ne s'agit ici que de donner des ordres de grandeur.

1-Réouvertures de lignes sur lesquelles tout trafic a cessé depuis plus de 10 ans.

- Oloron - Bedous (36 ans), ligne de montagne, rouverte en 2016, 25 km, 102 millions d'euros soit **4,08 millions d'euros par km** (non électrifiée).
- Cannes - Grasse (13ans), rouverte en 2004, 15 km, 58 millions d'euros, soit **3,8 millions d'euros par km** (avec électrification).

¹⁵ J. Bergeon "La ligne ferroviaire Montrejeau-Luchon 1873-2014" p.25 Ed. Lacour.

2-Réouvertures de lignes sur lesquelles tout trafic a cessé depuis environ 10 ans.

-Montréjeau - Luchon (11 ans), rouverte en 2025, 36 km, 67 millions d'euros soit **1,86 millions d'euros/km** (avec suppression de l'électrification).

-Nancy - Contrexéville (11 ans), rouvrira en 2027, 65 km, 150 millions d'euros soit **2,3 millions d'euros/km**.

3-Réouvertures de lignes sur lesquelles tout trafic a cessé depuis moins de 10 ans.

-Épinal - Saint-Dié-des-Vosges (3 ans), rouverte en 2021, 46 km, 21 millions d'euros soit **0,45 millions d'euros/km** (seule une partie de la ligne a été régénérée) (non électrifiée)

-Serqueux - Gisors (3 ans), rouverte en 2021, 50 km, 105 millions d'euros soit **2,1 millions d'euros/km** (avec électrification)

4-Réouvertures de lignes sur lesquelles un trafic fret subsistait.

-Mulhouse - Chalampé, rouverte en 2013, 22 km, 28 millions d'euros soit **1,3 millions d'euros/km**.

-Avignon - Pont-Saint-Esprit, rouverte en 2022 (50 ans sans voyageurs), 46 km, 13 millions d'euros, soit **0,28 millions d'euros/km**.

5-Réouverture en ligne tram-train (plus de 10 ans après la fin du trafic).

-Nantes-Chateaubriant, rouverte en 2014, 64 km, 268 millions d'euros soit **4,2 millions d'euros/km** (avec électrification).

C. Au regard d'autres dépenses publiques liées au transport, des investissements très raisonnables

Le projet de **Ligne Nouvelle Paris Normandie**, certes non encore financé, représente un budget de **4,3 milliards d'euros en phase 1**, soit presque le coût évalué pour la totalité de notre projet de plan national de réouvertures.

Le contournement routier d'une grande ville, coûte environ 25 millions d'euros/km soit **8 fois plus cher** environ qu'une réouverture de ligne.

La **suppression des ZFE** (Zones à Faibles Émissions), dont l'impact sur le climat et la pollution de l'air est à l'opposé de nos objectifs, devrait coûter de **3 à 9 milliards d'euros** selon Bercy en non-perception et remboursement d'aides européennes (Aujourd'hui en France, 30 mai 2025 p. 4).

La suppression d'un passage à niveau sur le réseau existant au profit d'un passage dénivelé (principalement pour faciliter la circulation routière) coûte entre 5 et 10 millions d'euros. (1 à 5 km de lignes rouvertes). **10 PN supprimés = réouverture d'une ligne d'une trentaine de km.**

D. Au regard du transport routier par autocar

Souvent montré en exemple pour son coût réduit, notamment par l'éphémère ministre des transports François Durovray, il faut se méfier des comparaisons inappropriées car le service rendu aux usagers, donc l'attractivité et la fréquentation n'a rien à voir (temps de parcours et confort en particulier : Nantes - Poitiers se faisait en 2h30 en train, les cars mettent aujourd'hui 3h20).

L'autocar, même qualifié **d'autocar express**, a une attractivité et une efficacité écologique bien moindre que le train, ses **parts de marché** sont toujours marginales hors milieu urbain (généralement inférieures à 1 %) alors que le train atteint facilement 10 % de part de marché. Certes, l'autocar express répond à des besoins là où le train n'existe pas et où aucune ligne n'est susceptible d'être rouverte. Mais il ne doit pas être utilisé comme un prétexte pour ne pas rouvrir une ligne ou s'y substituer (Lyon – Sathonay - Trévoux). Les lignes ferroviaires objet de ce PNRL, actuellement non exploitées, constituent un atout à valoriser en les réinsérant dans le maillage du réseau ferré afin d'optimiser les déplacements des voyageurs.

Les lignes d'autocar régionales (ex départementales) ont souvent une attractivité faible, en dehors du public scolaire captif. L'information sur l'offre est très insuffisante, aussi bien pour l'offre nominale que pour l'offre en temps réel. Les conditions d'attente sont fréquemment mauvaises : absence de quais, d'éclairage, d'abris et de sièges. Les horaires ne sont pas toujours indiqués aux arrêts. Les systèmes d'information des régions sont disparates.

E. Des économies induites par les réouvertures de lignes

La réouverture d'une ligne ferroviaire induit nécessairement des économies telles que :

- suppression ou **réduction d'un service autocar** existant, y compris ramassage scolaire, en général au bénéfice des budgets des régions ;
- économie sur les **infrastructures routières**, élargissement de routes existantes, voire création d'infrastructures nouvelles évités, notamment en milieu péri-urbain. L'exemple de la ligne Auray-Quiberon, qui soulage la route saturée l'été, le montre très bien. Ce train est d'ailleurs surnommé le « tire-bouchons » ;
- réduction du nombre d'accidents routiers, soit des dépenses de **santé** économisées, et des primes d'assurance potentiellement en baisse ;
- les gains écologiques et sociaux peuvent également être monétarisés.

Bien sûr, en règle générale, ces économies induites ne profitent pas principalement aux financeurs de la réouverture de ligne, mais elles méritent d'être évaluées précisément au cas par cas pour une bonne appréhension globale de l'intérêt du projet.

Les économies induites sur les travaux d'infrastructures routières pourraient justifier une participation financière des maîtres d'ouvrages de ces routes (départements le plus souvent).

II. Les sources possibles de financement

Pour les SERM, on constate une **forte mobilisation** de tous les acteurs concernés pour rechercher des financements, notamment par des outils fiscaux innovants. Une conférence de financement (Ambition France Transport) s'est tenue en mai-juin 2025. D'ores et déjà, **1,8 milliards d'euros** d'autorisation d'engagement ont été identifiées pour les études dans les contrats de plans État-Région (Actu-environnement octobre 2024 p.19) soit l'équivalent de **600 km** de réouvertures de lignes environ, alors qu'à ce stade, le résultat reste inexistant pour les SERM. Pour les SERM, les besoins attendus sont évalués selon les sources de 13 à 45 milliards d'euros (même source). **Avec 10 %** de cette somme (environ 3 milliards d'euros), **on rouvrirait 1 000 km** environ de voies ferrées.

Pour les réouvertures de lignes, personne ne cherche rien. C'est la différence fondamentale. L'autre différence est que les besoins de financement pour les réouvertures sont environ 10 fois moindres !

A. Fonds européens

Les lignes transfrontalières peuvent justifier un co-financement de l'Union européenne, comme le montre l'exemple de la ligne Pau – Canfranc (50% du coût de l'opération). Or plusieurs autres lignes à rouvrir sont des lignes transfrontalières (Valenciennes – Mons ; Fontoy - Audun-le-Tiche ; Givet - Dinant ; Haguenau - Rastatt...).

Les fonds européens régionaux (FEDER) doivent pouvoir être mobilisés pour les autres projets de réouvertures. Les fonds sont attribués par la Commission européenne aux régions, principales concernées par les réouvertures. Le FEDER a financé des autoroutes et des extensions d'aéroports ! Les infrastructures de transport sont donc éligibles, et lorsqu'elles présentent un intérêt climatique, c'est d'autant plus justifié.

En 2016, l'Union européenne avait fait part de son accord pour contribuer au financement de la réouverture **d'Orléans - Châteauneuf-sur-Loire**, financement perdu en raison du refus de l'État de prononcer la déclaration d'utilité publique !

B. Une participation de l'État

La situation des finances publiques de l'Etat justifie le plus souvent un refus de contribuer à ces projets de réouvertures. Ce refus est très discutable malgré ce contexte.

En 2 ans (2021 et 2022), l'État a dépensé **16 milliards d'euros pour la ristourne carburant**, ce qui n'a choqué personne (bien que cette dépense bénéficie le plus aux gros rouleurs, notamment en SUV et 4x4 qui consomment beaucoup plus). Une dépense non productive et anti-climat qui dissuade les automobilistes de modifier leurs habitudes. Si l'on prend un coût moyen de 4 millions d'euros/km, avec cette seule dépense, ce sont **4 000 km de voies ferrées qui auraient pu être rouvertes** ! Bien plus qu'il n'en faut pour mettre en œuvre notre Plan national de réouvertures de lignes ! L'Etat a récidivé en 2026, malgré l'état des finances publiques, en dépensant plus de 1,4Md€ en aide aux carburants fossiles¹⁶ soit l'équivalent du coût de réouverture de 500km de lignes. De nombreuses autres aides au "système voiture" pourraient être évoquées comme le bonus "écologique" (1,5Md€ en 2023).

¹⁶ Le Monde 9 juillet 2026 p.13.

On soulignera parmi d'autres exemples que "Symbio", la pépite française de l'hydrogène a brûlé 313M€ (100km de réouvertures de lignes) d'aides de l'Etat en 2 ans avant de licencier les 3/4 de ses salariés en 2026¹⁷ et de se retrouver aujourd'hui en péril.

A de très rares exceptions près, toutes les lignes ferroviaires relèvent du **réseau ferré national**, qui appartient à l'État. Un co-financement de l'État est à ce titre parfaitement justifié sur le principe, même si nous n'ignorons pas **les difficultés budgétaires actuelles, ce n'est pas la cause de l'absence de financement de l'État**, puisque dans la plupart des réouvertures effectuées récemment, la participation de l'État était nulle (néanmoins, quelques exceptions prouvent que c'est possible notamment Épinal - Saint-Dié-des-Vosges avec une contribution de 40 %, Serqueux - Gisors 33 %, Cholet - Les Herbiers 40 %). C'est donc un **choix politique et non une contrainte budgétaire** de ne pas financer les réouvertures de lignes, et ce choix politique doit évoluer.

L'État a financé 60 % du coût de mise à 2x2 voies (36 millions d'euros) de 2 km de la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot soit 21 millions d'euros, somme qui aurait suffi à financer la réouverture de la section de ligne Penne - Villeneuve-sur-Lot, qui permettrait des relations ferroviaires directes Agen - Villeneuve-sur-Lot. Le choix politique de l'État en faveur de la route, plus coûteux que le choix de la réouverture ferroviaire, s'illustre aussi par le projet d'autoroute Orléans - Chartres - Dreux (1,3 milliards d'euros)¹⁸

Il est difficile de comprendre que l'Etat participe au financement d'aménagements routiers ou urbains d'intérêt local¹⁹, et se refuse le plus souvent à contribuer à la réouverture de lignes du réseau ferré national lui appartenant.

La Cour des comptes a eu récemment l'occasion de relever le coût élevé et l'efficacité limitée de certaines politiques publiques : apprentissage, soutien à la filière hydrogène, qui doit conduire à réorienter une partie de ces dépenses. Par ailleurs, des dépenses nouvelles importantes en 2025 ne semblent pas poser de problème particulier : + 3,8 milliards d'euros pour la défense, +2 milliards d'euros de surcoût du soutien aux énergies renouvelables²⁰. **La prime à l'achat d'un véhicule routier** (bonus écologique et aide à la conversion électrique) a coûté **1,5 milliards d'euros à l'État en 2024**.

L'État a annoncé un plan d'investissement pour le rail de 100 milliards d'euros en 2023 dont 25 % à la charge de l'État, soit 25 milliards d'euros. Officiellement, ce plan n'est pas abandonné. Les SERM sont principalement visés, mais il n'y a aucune raison de ne pas en attribuer une part, même modeste, aux réouvertures. Si 1 milliard d'euros soit **4 % seulement** de l'enveloppe État était affectée aux réouvertures dans le cadre d'un co-financement substantiel à hauteur de 30 %, cela contribuerait utilement à la réouverture d'environ **800 km** de lignes.

Enfin, la contribution du Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, dit "Fonds vert" pourrait être envisagée, plus particulièrement la mesure "*mobilités durables en territoires ruraux et moyennement denses*", nouveauté de 2026.

¹⁷ Le Monde 11 mai 2026 p.10.

¹⁸ Voir Fnaut-infos n°314 juillet 2025 p.7.

¹⁹ Parmi des centaines d'autres illustrations, l'État finance à 40% la rénovation de la place St Michel à Flers, sous-préfecture de l'Orne. Ouest-France 22 juin 2026.

²⁰ Les Echos 18 août 2025 p.15.

C. Les contributions des autres personnes publiques

1-Les départements.

Même si les départements n'ont pas vocation à financer le ferroviaire, certains le font déjà (et pourtant bien moins que les financements routiers des régions). Le Département du Morbihan contribue financièrement à la rénovation de la ligne Auray - Quiberon qui aura lieu en 2026. Les départements des Côtes-d'Armor et du Finistère contribuent au financement de la rénovation de la ligne Guigamp - Carhaix (au total 71,9 millions d'euros dont 50 % par la Région Bretagne).

S'agissant des réouvertures, le Département du territoire de Belfort a co-financé celle de Belfort - Delle à hauteur de 4 %, et celui de Loire-Atlantique a participé au financement de la réouverture de Nantes - Chateaubriant.

En tout état de cause, leur contribution autour de la desserte routière et des stationnements proches des gares rouvertes est parfaitement justifiée.

2-Les autres collectivités locales et Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI).

Une contribution des métropoles, intercommunalités, voire communes desservies, forcément réduite par rapport au total des investissements, paraît parfaitement logique et devrait contribuer, pour quelques %, au financement global. Elle pourrait concerner en priorité la remise en état des points d'arrêts.

La communauté de communes Auray - Quiberon contribue à hauteur de 25 % à la modernisation de la ligne Auray - Quiberon programmée en 2026 soit 2,1 millions d'euros ; en Bretagne également, la communauté de communes du Poher participe financièrement à la modernisation de la ligne Guingamp-Carhaix pour 1,1 millions d'euros.

Exemple particulier mais qui pourrait trouver d'autres applications, la métropole du Havre va devenir propriétaire de la ligne (Le Havre) - Harfleur - Montivilliers - Rolleville et autorité organisatrice de cette ex-ligne du RFN transformée en tramway urbain.

3-L'Agence de financement des infrastructures AFIT France.

Il paraît tout à fait logique que l'**AFIT** ouvre ses financements aux réouvertures de lignes. Si l'on y affectait 1 % de son budget 2025, soit 37 millions d'euros, cela permettrait déjà la réouverture de 12 km de lignes environ chaque année.

4-SNCF Réseau.

Des participations, même minimales de SNCF Réseau, doivent pouvoir être imposées par l'État dans le respect des principes budgétaires guidant ses investissements. RFF a participé à hauteur d'un peu plus de 3 % à la réouverture de Belfort - Delle et jusqu'à 33 % pour Serqueux - Gisors. Il convient de prendre en compte le fait que toute réouverture génère des ressources supplémentaires (redevances) pour SNCF Réseau.

5-Les États voisins.

Dans le cas des lignes transfrontalières, les États bénéficiaires contribuent au financement, comme ce fut le cas de la Suisse pour Belfort - Delle. Dans le cas d'Évian - Saint-Gingolph, le canton du Valais est prêt à financer des pré-études et des travaux pour un montant de 22,8 millions de francs suisses, décision votée par le Conseil d'État de ce canton en février 2024.

D. Des ressources fiscales dédiées ou non

Une partie, même faible, de ces ressources fiscales, pourrait logiquement être affectée aux réouvertures de lignes. Le montant de ces ressources, dont certaines sont éventuelles, mériterait d'être précisément évalué. En affecter 10 % aux réouvertures de lignes paraît tout à fait légitime et raisonnable et aboutirait à des financements suffisants pour rouvrir des centaines de kilomètres de lignes chaque année.

1-Le nouveau versement mobilité régional

"La situation financière actuelle des AOM régionales et locales est bonne dans l'ensemble, avec cependant des exceptions" (Le financement des autorités organisatrices de la mobilité, IGF/IGEDD janvier 2025 synthèse p.1). En outre certaines régions contribuent substantiellement au financement d'infrastructures routières en dehors de leurs compétences, ce qui laisse une marge de réorientation (ex : 249 millions d'euros pour la route financés par la région AURA selon le contrat de plan). Le VMR a vocation à donner un peu d'oxygène au financement du ferroviaire par les régions, à financer les SERM et les territoires peu denses. Il serait logique de le flécher également sur les réouvertures de lignes puisque le principe est de conditionner ce financement à l'obligation de développer une offre de transports. D'ailleurs, certaines réouvertures peuvent directement s'insérer dans les projets de SERM. Il pourrait rapporter **entre 500 et 700 millions d'euros pour l'ensemble des régions.**

2-La « taxe bureau ».

Adoptée pour le développement du Grand Paris, considérée comme relativement indolore pour les entreprises, elle rapporte 900 millions d'euros par an à la Région Ile-de-France. Même à imaginer que si une telle taxe était instituée dans les Régions, elle rapporterait 10 fois moins, cela permettrait une contribution substantielle, avec de l'ordre de **20 km de lignes rouvertes par an et par région** (proposition d'Objectif RER métropolitains pour le financement des SERM Actu environnement octobre 2024 p.19).

3-La taxe sur les infrastructures de transport.

Instaurée en 2024 (sur les autoroutes et aéroports) elle est destinée à financer les infrastructures prévues dans le plan d'avenir pour les transports du gouvernement. On peut donc parfaitement y inclure les réouvertures de lignes.

4-La taxe sur les billets d'avion et les aéroports.

La taxe de solidarité sur les **billets d'avion** (dite Taxe Chirac) contribue d'ores et déjà au financement de l'AFIT. Celle-ci peut être augmentée, avec mesure et discernement, si l'on considère qu'il ne faut pas déstabiliser le marché. Elle a rapporté 850M€ **en 2025.**

Il est envisageable et légitime de prélever une part de la taxe sur les aéroports qui rapporte plusieurs milliards par an, solution préconisée par l'adjoint au Maire de Paris chargé de la transition écologique pour le financement des SERM (Actu environnement octobre 2024 p.19).

5- Les taxes poids-lourds.

Elle doit être instaurée dans la région Grand Est en 2027. Il est question de permettre l'extension de cette taxe à toutes les régions. Rappelons que, en abandonnant la taxe kilométrique poids-lourds (TKPL), **l'État a renoncé à des recettes évaluées à 1 milliard d'euros par an** soit l'équivalent de 300 km de lignes rouvertes par an environ.

E. Les instruments financiers non fiscaux

1-Les redevances autoroutières.

Dans son rapport sur les concessions autoroutières, Hervé Maurey identifie un potentiel de financement important « *surtout pour le réseau ferroviaire* », en relevant que le niveau des investissements s'est fortement réduit, mais pas les recettes, et qu'il convient d'organiser un meilleur partage des bénéfices entre les **sociétés autoroutières** et l'État (L'Éveil Normand 30-10-24 p.8). Cette manne importante mérite d'être évaluée, mais elle est, selon Hervé Maurey, de **plusieurs milliards d'euros par an**.

2-Les certificats d'économie d'énergie.

Les **certificats d'économie d'énergie** (C2E) permettent de collecter 6 milliards d'euros. Actuellement, seuls 6 à 7 % reviennent au secteur des mobilités et en grande partie à l'achat de voitures individuelles (jusqu'à 10 000€ par véhicule²¹), ce qui est un comble.

Il est possible d'envisager que plusieurs centaines de millions soient affectés aux réouvertures de lignes. Cette **idée est reprise par le groupe SNCF** dans sa contribution à « Ambition France Transport » parmi les trois principales sources de financement. Cette ressource potentielle est évaluée par le groupe SNCF à **1,2 milliard d'euros/an**. En affecter 10 % au plan national de réouvertures de lignes constituerait déjà une contribution essentielle au programme.

Le gouvernement a récemment annoncé que les C2E seraient mobilisés pour abonder le fonds de concours destiné à financer la remise à niveau du réseau ferré national.

3-Le marché des quotas d'émissions de GES.

Un financement issu du **marché des quotas d'émissions de GES** est possible. Un communiqué de l'UTPF et du MEDEF suggère de flécher vers les AOM 250 millions d'euros issus des quotas d'émissions de GES.

²¹ Le Monde 3 juillet 2026 p.13.

4-Financements privés.

Les **entreprises privées** chargées de la reconstruction et de l'exploitation des lignes à rouvrir peuvent également apporter une contribution substantielle. Pour la réouverture de Nancy-Contrexéville, le consortium NGE-Transdev-CDC, concessionnaire de la ligne pour 22 ans prend en charge 15% du coût de l'opération.

Chapitre 5

LES LIGNES À ROUVRIR EN PRIORITÉ

La Fnaut propose ici une première liste indicative de lignes qui mériteraient *a priori* d'être rouvertes. Naturellement, des études plus approfondies permettraient d'évaluer finement le potentiel de trafic même si dans de nombreux cas, cela a déjà été fait.

Il ne s'agit pas à ce stade de proposer à la réouverture des « petites lignes rurales » comme on l'entend trop souvent pour souligner implicitement le caractère irréaliste des réouvertures. Nous proposons à la réouverture des lignes qui ont un réel potentiel de trafic, **si possible proche de ou supérieur à 1 000 voyages/jour**, soit environ la fréquentation de Avignon - Carpentras rouverte en 2014.

Pour donner un ordre de grandeur, la ligne **Dol-de-Bretagne - Dinan en Bretagne, qui a récemment fait l'objet d'une modernisation, accueille 100 voyages/jour.**

À méditer : en 2024, **le remplacement des 2 A/R par autocar Caen - Rouen par des trains** a permis de **multiplier par 5 la fréquentation** (source SNCF Voyageurs Normandie).

Nous excluons de nos propositions les lignes dont la réouverture est bien engagée ou au contraire ayant déjà fait l'objet d'un déclassement, qui a conduit le plus souvent à la vente des emprises ferroviaires.

Au total, nous proposons la réouverture de 49 lignes ou sections de lignes pour un total de **1 624 km** de lignes dont **461 km** (près d'un tiers) pourraient être intégrés dans les projets de **SERM** déjà labellisés.

Deux exemples inspirants : Montréjeau - Luchon (35 km) et Nancy - Contrexéville (75 km).

La réouverture de ces deux lignes se fait dans le cadre d'un budget maîtrisé, autour de **2 millions d'euros/km**, grâce notamment à un transfert de gestion de l'infrastructure dans le premier cas, et à un transfert de propriété dans le second, qui permettent d'éviter la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et ses importants surcoûts. Les trains circulant sur ces lignes accèdent néanmoins sans difficulté au Réseau Ferré National (à la différence des projets de trains légers), par ex. avec des trains directs Luchon - Toulouse.

Dans les deux cas, on observe la présence de l'entreprise NGE en première ligne. Des économies sont faites sur la signalisation allégée et le nombre d'appareils de voies (un seul croisement sur Nancy - Contrexéville, aucun entre Montréjeau et Luchon), la remise en service des passages à niveau plutôt que des passages dénivelés etc..., tout en veillant à ne pas limiter excessivement la capacité de la ligne. Les deux projets maintiennent la présence du train traditionnel et évitent de s'engager dans les inconnues du train léger.

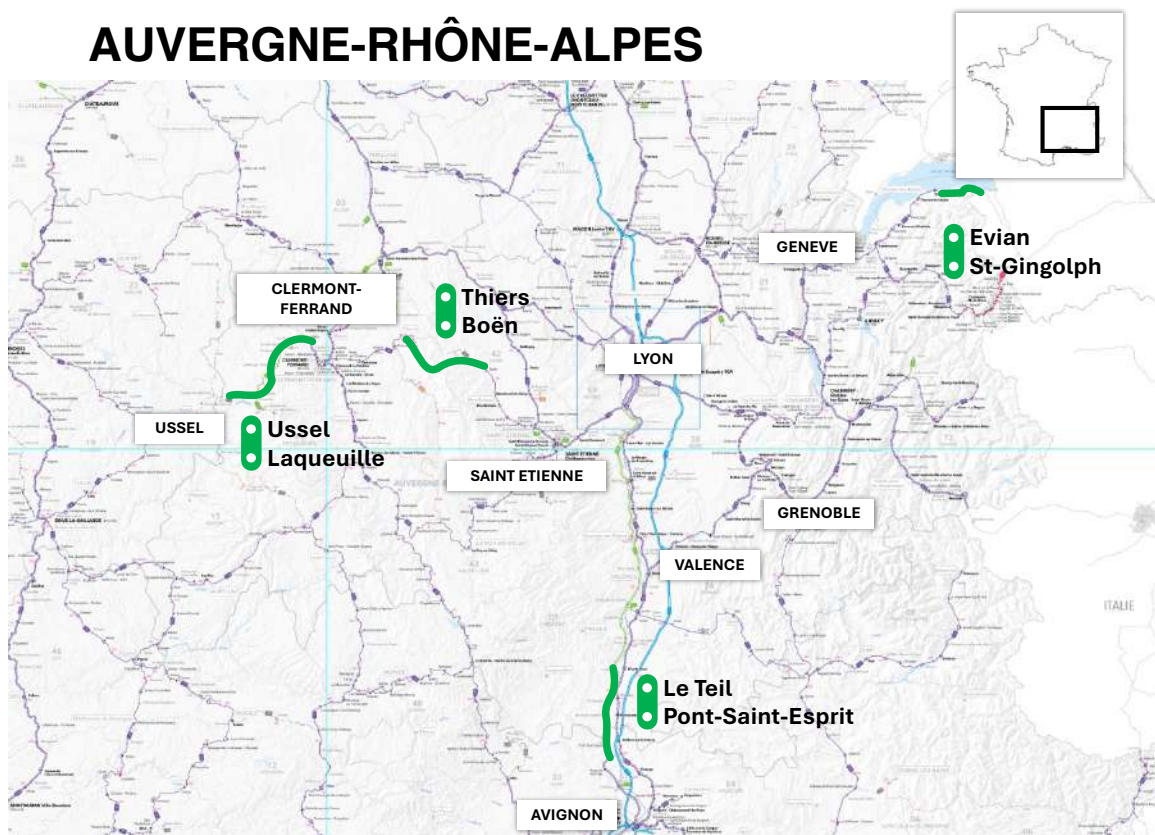


Luchon, TER à destination de Montréjeau-Gourdan-Polignan, novembre 2025

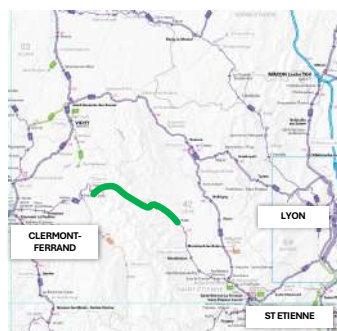
Sur la ligne Nancy - Contrexéville, le coût du km/train baissera d'environ 25% (17€), permettant une forte augmentation de l'offre (passant de 5 avant la fermeture à 14 A/R de bout en bout à la réouverture en 2027).

I. Auvergne-Rhône-Alpes (130 km)

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES



Fond Cartographique : SNCF Réseau | Cartographie RELATIONS URBAINES



- Thiers
- La Monnerie-St-R.
- Celles-sur-D.
- Chabreloche
- Noirétable
- Saint-Julien-la-V.
- Saint-Thurin
- L'Hôpital-sous-R.
- Sail-sous-Couzan
- Boën



- Le Teil
- Viviers
- Saint-Montant
- Bourg-St-Andéol
- St-Just-St-Marcel
- Pont-Saint-Esprit



- Évian-les-Bains
- Les Bains d'Évian
- Neuvecelle
- Lugrin
- Meillerie
- Saint-Gingolph



- Ussel
- Aix-la-Marsalouse
- Eygurande-Merlines
- Bourg-Lastic-Messeix
- Laqueuille

1-Clermont-Ferrand - Saint-Étienne. 48 km à rouvrir.

Arrêt du trafic en 2016, sauf en péri-urbain de Saint-Étienne jusqu'à Boën et en péri-urbain de Clermont-Ferrand jusqu'à Thiers.

On est loin de la « petite ligne », puisqu'elle relie deux villes universitaires, Clermont-Ferrand (147 000 habitants, 300 000 habitants pour l'agglomération) à Saint-Étienne (172 000 habitants, 406 000 habitants dans l'agglomération) et constitue l'accès ferroviaire le plus court à Lyon depuis Clermont-Ferrand.

Les relations en transport en commun entre les deux métropoles sont devenues extrêmement difficiles et illisibles : des cars express sans arrêt par l'autoroute, des cars omnibus au temps de parcours dissuasif, des relations ferroviaires à chaque extrémité de la ligne, qui ne sont pas en correspondance avec les cars.

L'usager est souvent détourné du rail au profit de cars sur les portions où le train circule encore, en raison des horaires.

Le projet de **SERM de Clermont-Ferrand** pourrait justifier plus encore cette réouverture. L'étude CEREMA-SNCF Réseau 2023 chiffre la réouverture entre 115 et 160 millions d'euros soit entre 2,4 et 3,3 millions d'euros/km, ce qui correspond parfaitement à l'ordre de grandeur classique.

2-Rive droite du Rhône. 37 km à *minima* à rouvrir (au trafic de voyageurs).

Arrêt du trafic de voyageurs en 1973. Un trafic fret dense subsiste et même occasionnellement voyageurs en situation perturbée (déviation). Ligne rouverte de Nîmes à Pont-Saint-Espirit (avec détour par Avignon-centre) en 2022. Les trains poursuivent à vide jusqu'au Teil (Ardèche 8 000 habitants) pour le changement de sens. En dehors de Bagnols-sur-Cèze dans le Vaucluse, aucune des gares intermédiaires n'a été rouverte au trafic, ni les gares de Remoulins et Villeneuve-lès-Avignon en Occitanie, ni les 5 gares d'Auvergne-Rhône-Alpes, dont Bourg-Saint-Andéol et le Teil en Ardèche. Le manque de volonté politique de la Région Rhône-Alpes prive ainsi la ligne d'une grande partie de son potentiel.

La prolongation au nord pourrait facilement atteindre le Teil (37 km), ce qui est d'ailleurs prévu. La réouverture jusqu'à Valence (et donc Romans-sur-Isère) et (Givors et donc Lyon) devra ensuite être rapidement engagée.

Potentiel parfois évoqué de 2 500 voyages/jour dans le débat public.

3-(Genève- Annemasse) - Évian - Saint - Gingolph. 18 km à rouvrir.

Dite ligne du Tonkin, arrêt du trafic voyageurs en 1938 et fret en 1988. 18 km à rouvrir pour prolonger le « Léman Express ». De nombreuses études ont été réalisées.

Ligne transfrontalière avec la Suisse. Le canton du Valais a annoncé en février 2024 une contribution à hauteur de 22,8 millions de francs suisses. Des cofinancements européens sont également envisagés. Potentiel estimé à **4 000 voyages/jour** dans les dernières études.

4-(Bordeaux) - Ussel - Laqueuille - (Clermont-Ferrand). 27 km à rouvrir.

Section à cheval entre Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle-Aquitaine de l'axe Clermont-Ferrand-Bordeaux parcouru jusqu'au début des années 2000 par le fameux train grandes-lignes "Ventadour". Arrêt du trafic en 2014, où Ussel devient un terminus.

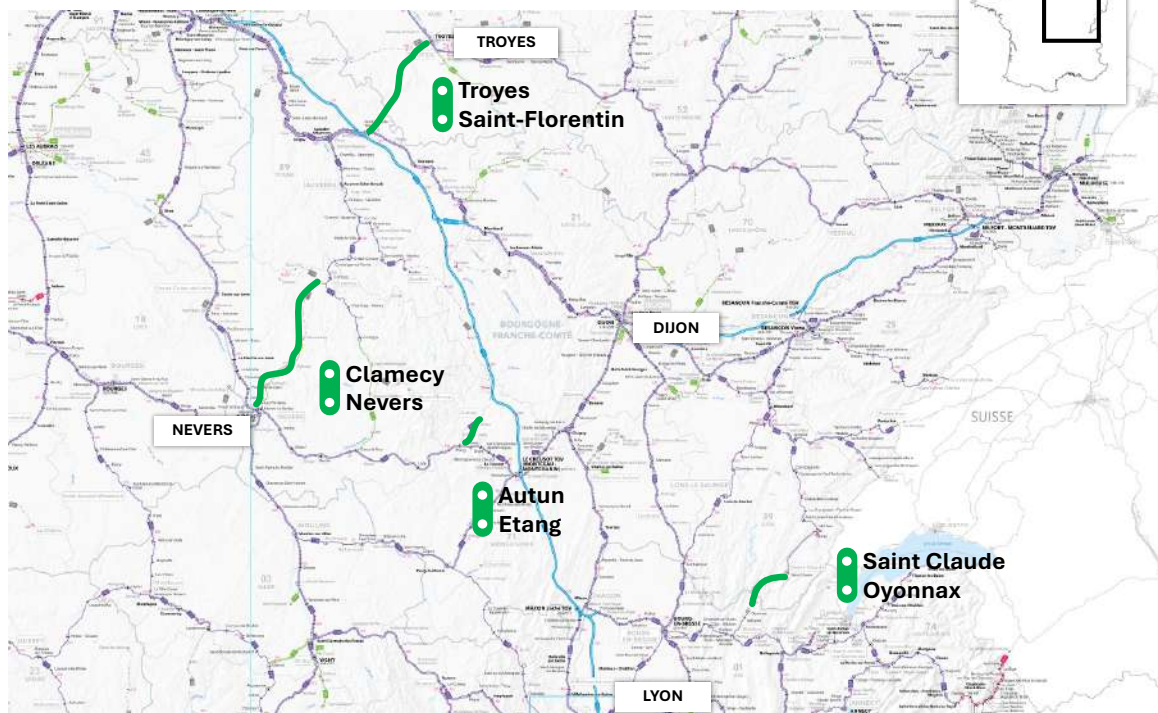
En complément, la section Laqueuille-La Bourboule pourrait facilement être rouverte puisque des trains d'eau minérale y circulent encore en provenance de Volvic.

À envisager également :

- Fort-L'Écluse - Gex - Divonne-les-Bains 40 km.

II. Bourgogne-Franche-Comté (163 km)

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



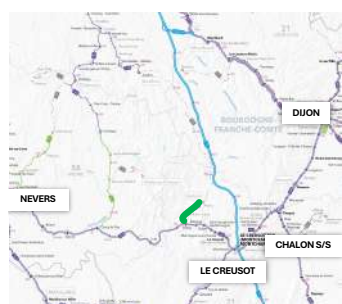
Fond Cartographique : SNCF Réseau | Cartographie RELATIONS URBAINES



- Clamecy
- Corvol-l'O.
- Varzy
- Corvol-d'E.
- Arzembouy
- Prémery
- Poiseux
- Guérigny
- Urzy
- Nevers



- Troyes
- Bréviandes
- Saint-Léger-Moussey
- Roncenay-Bouilly
- Saint-Jean-de-B.
- Jeugny
- Chamoy-Saint-Phal
- Montigny-les-Monts
- Auxon
- Ervy-le-Châtel
- Courtaout-Racines
- Neuvy-Sautour
- St-Florentin-Vergigny



- Autun
- Brion-Laizy
- Étang-sur-Aroux



- Saint-Claude
- Lavans - St-Lupicin
- Chassal
- Molinges
- Vaux-lès-Saint-Cl.
- Jeurre - Vaux
- Dortan - Lavancia
- Arbert
- Oyonnax

1-(Auxerre) - Clamecy - Nevers. 67 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1938, mais plus de la moitié de la ligne sont encore en service pour le fret afin de desservir un important silo à Arzembouy.

Permettrait une desserte péri-urbaine au nord de Nevers (agglomération de 67 000 habitants), et surtout de recréer une liaison ferroviaire Nevers-(Arzembouy - Clamecy)-Auxerre (agglomération de 92 000 habitants), en renforçant la section Clamecy - Auxerre.

2-(Auxerre) - Saint-Florentin - Troyes. 51 km à rouvrir.

Arrêt du trafic en 1996. Section à rouvrir entre Saint-Florentin et Troyes. Du trafic fret subsiste sur une partie importante de la ligne.

La ligne est parallèle à une route nationale saturée qui relie Auxerre (agglomération de 92 000 habitants) à Troyes (agglomération de 175 000 habitants).

3-Autun - Étang. 14 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 2020, en raison de l'état de l'infrastructure. Raccorder Autun, 13 000 habitants, (Intercom de 40 000 habitants), ville d'art et d'histoire touristique, sous-préfecture de Saône-et-Loire, à Étang (ligne Dijon - Nevers) ne nécessite de rouvrir que 14 km de ligne.

Le véhicule rail-route "Flexy" (train ultra-léger) devait y être testé en 2027. Mais ce projet a été abandonné en juin 2026 (après avoir consommé 10M€ d'argent public de l'Etat).

4-Saint-Claude - Oyonnax - (Bourg-en-Bresse-Lyon). 31 km à rouvrir.

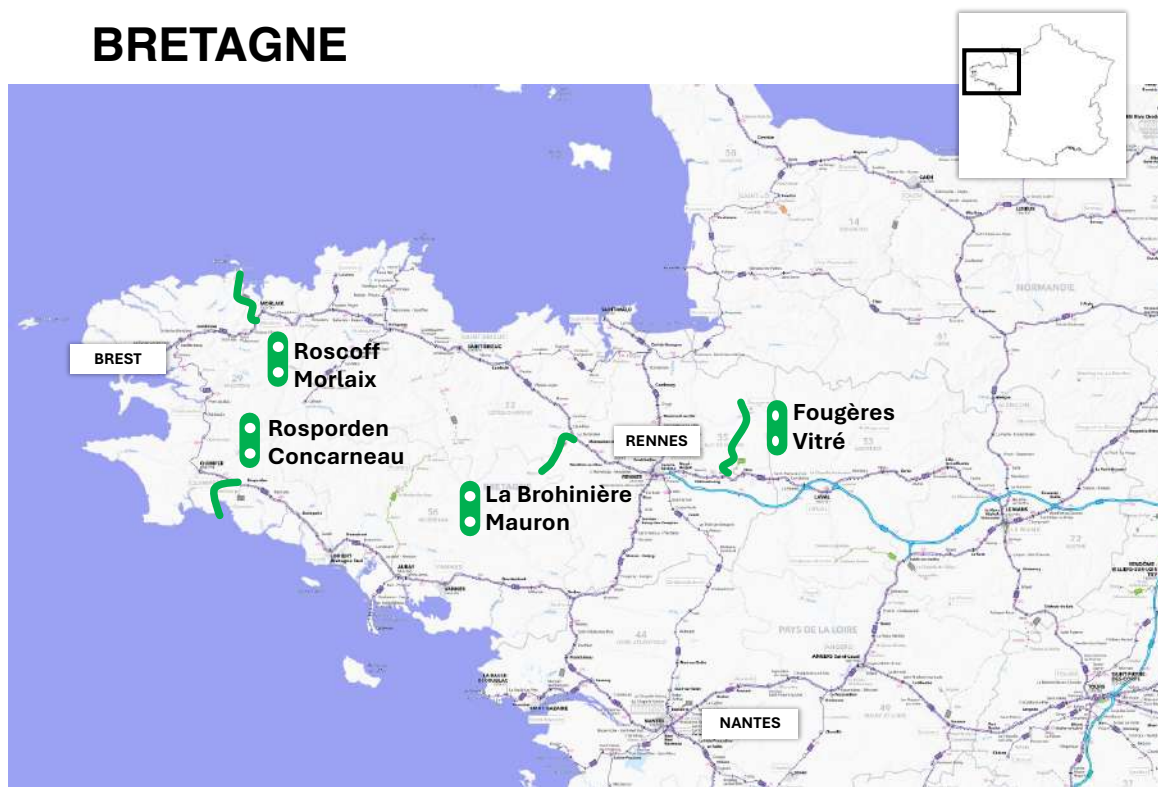
Arrêt du trafic en 2018 sur cette ligne connue sous le nom de ligne "des Hirondelles", alors que des relations directes permettaient encore de relier Saint-Claude (Intercom de 20 000 habitants) à Bourg-en-Bresse et Lyon via Oyonnax (agglomération de 63 000 habitants). La ligne est située sur deux régions, BFC et AURA, ce qui a contribué à sa perte faute d'entente entre les deux pour engager les travaux nécessaires au maintien de l'infrastructure vieillissante.

À envisager également :

- Gray – Auxonne - (Dijon), circulations fret maintenues.

III. Bretagne (98 km)

BRETAGNE



Fond Cartographique : SNCF Réseau | Cartographie RELATIONS URBAINES



- Fougères
- La Selle-en-Luitré
- Dompierre-du-C.
- Châtillon-en-V.
- Balazé
- Gérard
- Vitré



- La Brohinière
- Saint-Méen
- Gaël
- Mauron



- Roscoff
- Saint-Pol-de-Léon
- Plouénan
- Henvic - Carentec
- Taulé - Henvic
- Taulé
- Morlaix



- Rosporden
- La Boissière
- Concarneau

1-(Rennes) - Vitré - Fougères. 36 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1938 et fret en 1990, celui-ci subsistant sur une petite partie de la ligne entre Vitré et Gérard.

Les échanges entre la métropole de Rennes (474 000 habitants) et l'agglomération de Fougères (56 000 habitants) sont intenses, la ligne autocar Rennes - Fougères est la plus fréquentée de Bretagne avec 400 000 voyages en 2024, le seuil de 1 000 voyages/jour est d'ores et déjà dépassé. Un transfert sur rail s'impose même si, en raison du tracé différent de la ligne ferroviaire, une partie du trafic péri-urbain de Rennes n'est pas captable par la voie ferrée.

Malgré le détour par Vitré, le temps de parcours serait compétitif face à l'autocar (1h15) puisque (RFF 2012) limité à 1h avec un rebroussement à Vitré, et à 45 minutes avec la construction d'un shunt de Vitré.

En 2012, RFF engage la fermeture administrative de la ligne pour aménager une voie verte en prétendant qu'une évaluation « très optimiste » permettait d'aboutir à un potentiel de trafic de 650 voyages/jour (p.112). Mais une étude réalisée par Fougères-agglo Transamo 2020 évalue le potentiel à **1 500 voyages/jour**, et même 2 500 « à terme ».

La ligne a fait l'objet d'une fermeture administrative le 6 juin 2013 et d'une convention de transfert de gestion pour l'aménagement provisoire d'une voie verte pour 10 ans renouvelable une fois. Mais les deux agglomérations sont engagées avec la Fnaut pour promouvoir le retour du train, la ligne n'est pas déclassée du domaine public ferroviaire et n'a fait l'objet d'aucun transfert de propriété.

Une étude devait être lancée en 2025 pour une ligne Rennes-Fougères entièrement nouvelle via Liffré et Saint-Aubin-du-Cormier, projet qui a peu de chance de se réaliser. La liaison Rennes-Fougères via Vitré est plus crédible, notamment en raison de son coût bien moindre, avec la réalisation d'un shunt à Vitré pour raccourcir sensiblement le parcours.

-Projet intégrable dans le **SERM de Rennes**.

2-Mauron - La Brohinière - (Rennes). 20 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1972. La voie a été refaite à neuf en 2009 pour du trafic fret, actuellement suspendu, mais le potentiel voyageurs demeure.

Mauron, 3200 habitants, Gaël, 1700 habitants et Saint-Méen-le-Grand, 3000 habitants sont situées dans **l'aire d'attraction de Rennes**. Les trains péri-urbains sont actuellement terminus à la gare de la Brohinière, située en rase campagne. Il conviendrait de les prolonger jusqu'à Mauron via Saint-Méen et Gaël. La dynamique association « Rennes-Mauron en train » a réussi à mobiliser les élus locaux et obtenu une première étude financée par la Région et les communautés de communes en 2024 qui identifie un potentiel de 150 000 voyages par an.

-Projet intégrable dans le **SERM de Rennes**.

3-Roscoff - Saint- Pol-de-Léon- Morlaix. 28 km à rouvrir.

Arrêt du trafic en 2018 à la suite de la dégradation de l'infrastructure par les intempéries.

Permettrait de relier Roscoff et Saint-Pol-de-Léon à la gare TGV de Morlaix, ainsi que des relations directes Roscoff-Rennes. La ligne a même autrefois accueilli des trains directs Paris-Roscoff.

Le port de Roscoff, avec ses ferries vers l'Angleterre et l'Irlande, offre un potentiel certain (EPCI de 30 000 habitants). Saint-Pol-de-Léon (commune de 6 800 habitants) dispose d'une antenne universitaire et les parkings de la gare de Morlaix (ligne Paris - Brest avec arrêts TGV) sont saturés.

Une première étude commandée par la Région, pourtant peu enthousiaste, a identifié un potentiel de **630 voyages/jour**, supérieur à celui de l'antenne bretonne comparable entre Auray et Quiberon qui va pourtant faire l'objet d'une rénovation lourde.

La Région s'oppose pour l'instant à l'aménagement d'une voie verte.

4-Rosporden - Concarneau. 14 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1959 et 1998 fret jusqu'à Concarneau. Toutefois, les 6 premiers kilomètres de l'antenne font encore l'objet d'un trafic fret pour un important silo de Coopagri (ZI de Coat-Conq).

Les 8 autres kilomètres ont fait l'objet d'une fermeture administrative en 2013 suivie d'un contrat de transfert de gestion pour l'aménagement d'une voie verte. Toutefois, par décision du ministre des transports, cette section de ligne **n'a pas été vendue et est maintenue dans le domaine public ferroviaire**. D'un point de vue juridique, il n'y a donc pas d'obstacle au réaménagement de la voie ferrée sur sa propre emprise.

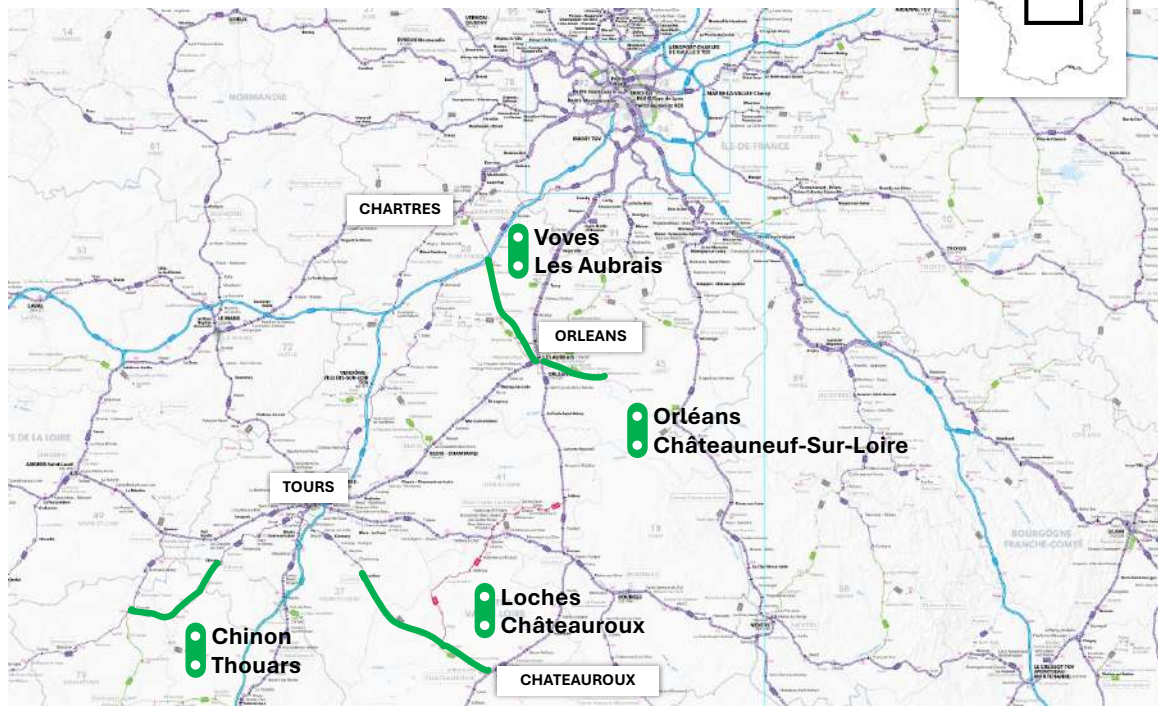
L'attractivité touristique de Concarneau, agglomération de 20 000 habitants l'hiver, est importante : **583 000 touristes recensés en 2023**. Rosporden, sur la ligne Rennes-Quimper, voit s'arrêter environ 30 trains par jour, dont 6 **TGV**, précisément en raison de la proximité de Concarneau. Rouvrir l'antenne vers Concarneau renforcerait donc également la vocation TGV de la gare de Rosporden.

Les antennes ferroviaires vers des stations touristiques en Bretagne (Paimpol, Quiberon, Saint-Malo) connaissent un succès commercial important puisque la ligne Rennes – Saint-Malo est la ligne TER la plus fréquentée de Bretagne.

À envisager également : Saint-Brieuc - Loudéac (10 000 habitants) - Pontivy (17 000 habitants) - Auray.

IV. Centre-Val de Loire (193 km)

CENTRE-VAL DE LOIRE



Fond Cartographique : SNCF Réseau | Cartographie RELATIONS URBAINES



- Voves
- Fains-la-Folie
- Orgères
- Gommiers
- Patay
- Bricy - Boulais
- Villeneuve-d'Ingré
- Les Aubrais



- Orléans
- Saint-Jean-de-Braye
- Chécy - Mardié
- Saint-Denis - Jargeau
- Châteauneuf-sur-L.



- Loches
- Perrusson
- Verneuil- St-G.
- Fléré-la-Rivière
- Châtillon-sur-I.
- Clion-sur-Indre
- Palluau-St-Genou
- Buzançais
- Villedieu-sur-Indre
- Saint-Maur
- Châteauroux



- Chinon
- La Roche-Clermault
- Beuxes
- Basses-Samarçolles
- Loudun
- Arçay
- Pas-de-Jeu
- Orbé
- Thouars

1-(Chartres) - Voves - Orléans. 48 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1942, la partie de la ligne entre Chartres et Voves, a été rouverte aux voyageurs en 2016, avec pour objectif de poursuivre jusqu'à Orléans. En 1996, le potentiel voyageurs sur l'ensemble de l'axe Chartres - Orléans était évalué à **1 500 voyages/jour**. La ligne est exploitée en fret d'Orléans à Patay.

La métropole d'Orléans, 287 000 habitants, est la capitale de la Région Centre Val-de-Loire. La réouverture de Voves - Orléans a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, mais l'État a finalement refusé de le financer, et la base aérienne militaire de Bricy, riveraine de la ligne, s'oppose encore aujourd'hui au trafic voyageurs pour un motif de sécurité. Seuls 10 km seraient à régénérer pour remettre la ligne entièrement en service pour le fret.

Pendant ce temps, les travaux pour une nouvelle autoroute payante, parallèle à la ligne, sont sur le point de débuter, en partie sur la RN 154 déjà en 2x2 voies, dont la rentabilité n'est pourtant pas du tout assurée.

-Projet intégrable dans le **SERM d'Orléans**.

2-Orléans - Châteauneuf-sur-Loire. 26 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1939 et circulation de fret toujours existante sur 20 km par une société de maintenance de matériel ferroviaire. Un projet, qui bénéficiait d'un financement européen, a été soumis à enquête publique en 2017, mais le préfet a refusé de signer la déclaration d'utilité publique, en raison de blocages de trois villes pour des questions de parking en gare d'Orléans, et de passages à niveau.

L'intérêt de la ligne est une relation péri-urbaine d'Orléans dont le potentiel, évalué à **2 000 voyages/jour**, est certainement très supérieur aujourd'hui puisqu'on compte sur cet axe 36 000 déplacements quotidiens internes et 22 000 en lien avec la métropole. En parallèle, la tangentielle et l'entrée dans Orléans sont saturées aux heures de pointe.

Au-delà de Châteauneuf-sur-Loire, vers Gien (ligne Paris - Nevers), petite agglomération en souffrance, 20 km de voies subsistent, mais 17 ont été déclassés et vendus, empêchant aujourd'hui tout espoir de rouvrir une transversale de grand intérêt.

Le projet est à l'étude dans le **SERM de Orléans**, mais la perspective de coûts en centaines de millions freine la volonté des élus locaux.

3-(Tours) - Loches - Châteauroux. 71 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1977 entre Loches et Châteauroux. Le trafic fret a perduré entre Loches et Buzançais jusqu'en 2015 et subsiste encore de Buzançais à Châteauroux, section sur laquelle 6,5 millions d'euros de travaux ont été engagés en 2015.

L'agglomération de Châteauroux, préfecture de l'Indre, compte 72 000 habitants. Les demandes y sont fortes de pouvoir relier rapidement l'agglomération de Tours (400 000 habitants), notamment pour son CHU et ses universités. Le temps de parcours actuel en car est de 2h25 à 2h40 pour 110 km. Une association a été créée pour demander cette réouverture, pour laquelle une étude est prévue, dans le cadre du CPER 2023-2027.

La section Tours - Loches, intégrée dans le **SERM de Tours** a été sauvée grâce à une régénération financée à 100% par la Région, 64 M€ entre 2021 et 2026). L'offre y est aujourd'hui limitée à 6 A/R, notamment pour des raisons de signalisation et de croisement.

4-(Tours) - Chinon - Thouars - (Les Sables-d'Olonne). 48 km à rouvrir.

De Tours à Chinon, la ligne est encore en service et a fait l'objet d'une modernisation et d'un renforcement de l'offre qui a conduit à une augmentation de 37 % de la fréquentation sur la seule année 2024 où l'offre est désormais de 10 A/R par jour. Des travaux complémentaires de régénération de voie y sont prévus en 2026.

Rouvrir la section Chinon - Thouars, dont le trafic de voyageurs a été interrompu en 1970, et où du fret a circulé récemment, permettrait de reconstituer la ligne Tours - La Roche-sur-Yon - Les Sables-d'Olonne offrant un nouvel accès à la mer, une desserte locale entre de petites agglomérations, et de nouveaux itinéraires est  ouest via le nœud ferroviaire de Tours - Saint-Pierre-des-Corps.

Une courte section entre Chinon et Beuxes est aujourd'hui menacée par un projet de voie verte.

À envisager également :

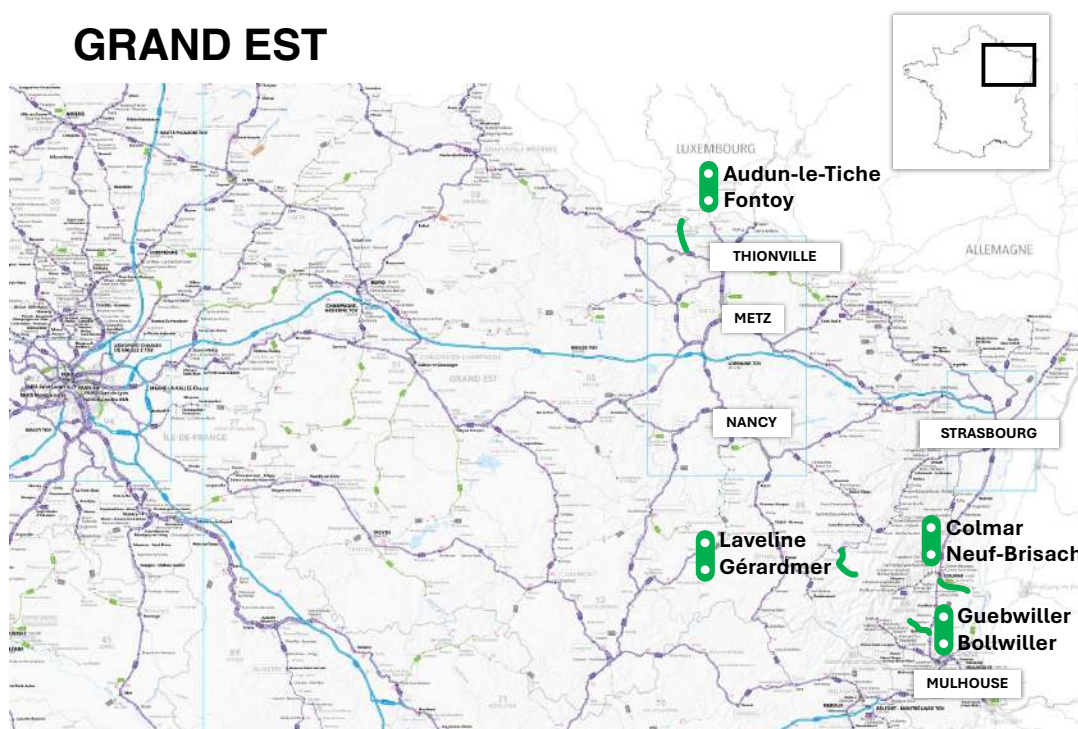
- Blois - Vendôme. 34 km à rouvrir

Ligne fermée vers 1950 suite aux pressions d'un syndicat de transporteurs et déposée sur 5,8 km en plein champs. Aujourd'hui exploitée en fret sur 15 km de Blois à Villefrancoeur. Les deux principales agglomérations du Loir-et-Cher sont reliées par une route à 2x2 voies et c'est un des axes qui compte le plus de déplacements dans ce département.

- Orléans - Pithiviers (10 000 habitants), 40 km.

V. Grand-Est (63 km)

GRAND EST



Fond Cartographique : SNCF Réseau | Cartographie RELATIONS URBAINES



- Guebwiller
- Sultz
- Bollwiller



- Audun-le-Tiche
- Hirps
- Aumetz
- Boulange
- Fontoy



- Colmar
- Colmar Sud
- Maison-Forestière
- Sundhoffen
- Wolffgantzzen
- Neuf-Brisach



- Laveline-devant-B.
- Aumontzey
- Granges
- Kichompré
- Gérardmer

Nous n'évoquerons pas ici la réouverture de Nancy - Contrexéville, qui est acquise à ce jour, dont les travaux sont en cours, ni celle de Béning - Bouzonville - (Luxembourg) décidée par la Région pour 2031 (potentiel de 2 800 voyages/jour).

1-Guebwiller - Bollwiller - (Mulhouse). 9 km à rouvrir.

Courte antenne qui prolongerait le péri-urbain de Mulhouse (agglomération de 272 000 habitants). Arrêt du trafic de voyageurs en 1969 et fret en 1992. Dessert 4 centres-villes, 4 établissements scolaires dont 3 lycées, 2 hôpitaux et 10 000 emplois dans un bassin de 30 000 habitants.

De nombreuses études et promesses politiques se sont succédées depuis 1998, le sénateur Hubert Haenel s'est engagé pour cette ligne dès 2006 qui a été inscrite au CPER 2015-2020 mais cette réouverture ne s'est pas concrétisée.

Cet exemple (9 km seulement à rouvrir) illustre bien le fait que les obstacles aux réouvertures ne sont pas principalement budgétaires, même si un surcoût de 3 à 4 millions d'euros est identifié pour la construction d'un pont sur la RD 83 mise à 2x2 voies, alors même que l'occupant routier bénéficie d'une autorisation d'occupation « temporaire » !

La ligne Nord-Sud Alsace (section Bollwiller-Mulhouse) étant actuellement saturée, une rupture de charge à Bollwiller est malheureusement nécessaire. C'est donc l'un des rares cas où un train léger (type Draisie) pourrait constituer une solution acceptable, en attendant la création d'une 3^e voie sur la ligne principale qui permettra alors des relations directes entre Guebwiller et Mulhouse.

-Projet intégrable dans le **SERM de Mulhouse**.

2-Fontoy - Audun-le-Tiche - Esch - Belval - (Luxembourg). 20 km à rouvrir.

Ligne transfrontalière dans un contexte de très fort trafic routier vers le Luxembourg (Esch-Belval) 2^{ème} pôle économique du Luxembourg avec 22 000 emplois et un pôle universitaire, qui pose des problèmes importants de nuisances et de saturation des routes. Des financements luxembourgeois et européens sont envisageables.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1948, mais électrification en 1962 pour le trafic fret qui perdure jusqu'en 1998.

La boucle d'Audun-le-Tiche a fait l'objet d'une fermeture sur 3,9 km (26-11-2009) avec dépose de la voie (pour aménagement routier). L'étude alors faite par Inexia identifiait un tracé alternatif possible avec un barreau à construire de 1 à 2,5 km. L'étude SNCF 2004 identifiait déjà un potentiel de trafic de **4 300 voyages/jour**.

-Projet intégrable dans le **SERM Lorraine-Luxembourg**.

3-Colmar-Neuf-Brisach-(Freiburg). 18 km à rouvrir.

Arrêt du trafic lors de la 2^e guerre mondiale où le pont sur le Rhin a été détruit. La partie française s'est trouvée en cul-de-sac à Neuf-Brisach, où le trafic de voyageurs a cessé en 1969, un trafic fret subsiste. 18 km à rouvrir jusqu'à la frontière, plus pont sur le Rhin à reconstruire. Ce serait un ouvrage important, mais la France a construit de très nombreux ponts et viaducs (auto)routiers et serait incapable de construire un pont sur le Rhin ?

Ligne transfrontalière reliant deux grandes villes (touristiques) distantes de seulement 50 km. Une université à Freiburg et un lycée franco-allemand, un centre universitaire à Colmar. Financements allemands et européens envisageables. 100 000 habitants à proximité de la ligne, 5000 emplois dans la zone du port rhénan. De nombreuses études ont été réalisées, identifiant un potentiel de trafic **entre 1 000 et 6 000 voyages/jour**.

La ligne d'autocar relie les deux villes en 1h30 d'inconfort, le train offrirait 45 minutes de confort. Sur la partie allemande, la ligne ferroviaire accueille 16 000 voyages/jour bien qu'en cul-de-sac à Breisach.

4-Laveline-Gérardmer. 18 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs et fret en 1988. Il ne manque que 18 km pour atteindre la « perle des Vosges », importante destination touristique avec **1 million de visiteurs par an**. Cette fréquentation est à la fois forte en hiver et en été et donc relativement bien répartie dans l'année. La réouverture permettrait des relations directes Nancy-Gérardmer. Les 1 300 derniers mètres ont fait l'objet d'une décision de fermeture à la demande d'un industriel en 2000, ce qui pourrait impliquer de décaler la gare de Gérardmer.

Une étude Région-Egis en 2008 envisageait une desserte quotidienne de 6 A/R Gérardmer - Épinal, avec une vitesse pouvant être portée à 90 km/h (80 historiquement) et un temps de trajet de 48mn. Mais aucune étude précise de potentiel n'a jamais été effectuée à notre connaissance.

La fermeture administrative a été prononcée par SNCF Réseau le 24 février 2017, mais sans déclassement, en vue d'un projet de voie verte qui n'est toujours pas réalisé en 2025.



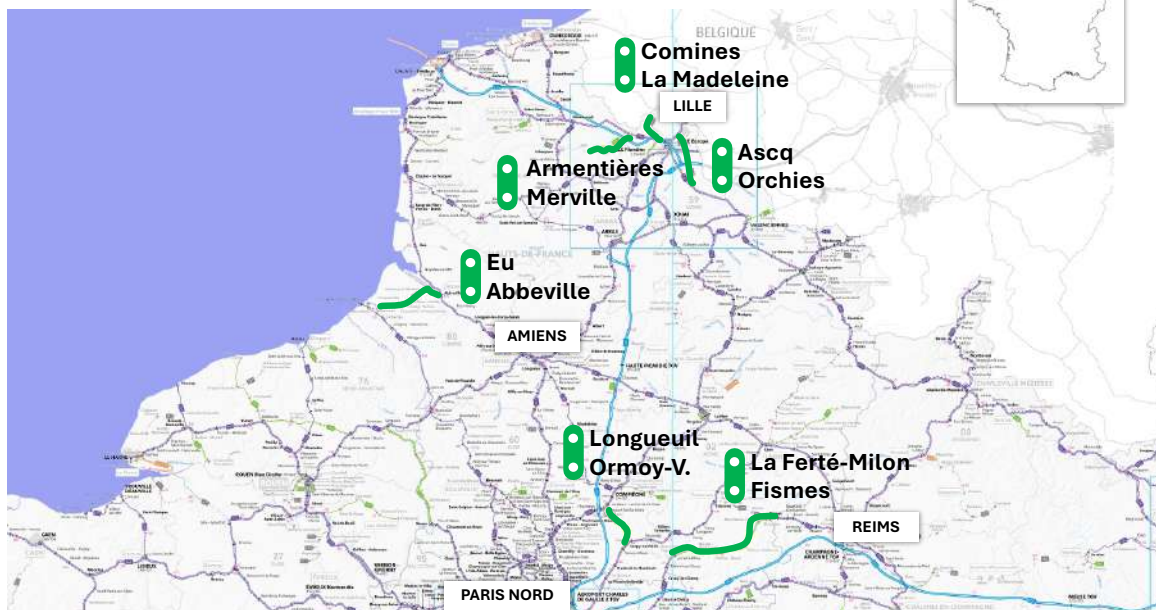
La ligne Laveline - Gérardmer n'est pas déclassée et son emprise est toujours disponible, la voie verte restant toujours en projet 8 ans après la fermeture administrative de la ligne.

À envisager également :

- Troyes – Châlons-en-Champagne (-Reims) 90 km.

VI. Hauts-de-France (152 km)

HAUTS-DE-FRANCE



Fond Cartographique : SNCF Réseau | Cartographie RELATIONS URBAINES



- **Eu**
- Woincourt
- Feuquières – Fr.
- Feuguierolles
- Chépy - Valines
- Acheux - Franleu
- Quesnoy-le-Montant
- Cahon
- Cambron - Lavers
- **Abbeville**



- **Longueuil – Sainte-Marie**
- Verberie
- Saintines – Saint-Sauveur
- Béthisy-Saint-Pierre
- Orrouy - Glaignes
- Séry-Magneval
- Duvy
- **Ormy-Villers**



- **La Ferté-Milon**
- Troësnes
- Marizy-Ste-Genév.
- Neuilly-Saint-Front
- Oulchy-Breny
- Fère-en-Tardenois
- Loupeigne
- Mont-Notre-Dame
- Bazoches
- **Fismes**



- **Merville**
- Lestrem
- La Gorgue – Estaires
- Laventie
- Sailly-sur-la-Lys
- Bac-Saint-Maur
- Erquinghem
- **Armentières**



- **Ascq**
- Tressin
- Anstaing
- Gruson
- Bouvines
- Cysoing
- Cobrieux
- Genech
- Nomain - Ouvignies
- **Orchies**



- **Comines**
- Sainte-Marguerite
- Deûlémont
- Quesnoy-sur-Deûle
- Vert-Galant
- Wambrechies
- Marquette
- **La Madeleine**

Il faut d'abord mentionner le cas particulier de Laon-Hirson, dont le trafic a été suspendu en décembre 2023, mais les travaux pour la remise en service rapidement programmés et actuellement en cours pour une réouverture prévue en avril 2027²².

²² Rail Passion n°344 juin 2026 p.24.

1-(Amiens) - Abbeville - Eu- (Le Tréport). 35 km à rouvrir.

Ligne fermée au trafic fret dans les années 1990, puis aux voyageurs en 2018, en raison de l'état de la voie, avec promesse d'une remise en service rapide. Zone littorale touristique, bassin d'emploi de Vimeu, ouverture pour le Tréport vers Amiens, le reste du littoral régional d'Abbeville à Dunkerque, et Lille.

Les devis de SNCF Réseau ont été régulièrement revus à la hausse jusqu'à atteindre 147 millions d'euros en 2024. Une contre-expertise financée par la Fnaut Hauts-de-France et réalisée par un bureau d'études spécialisé (Trans-Missions) a identifié des surcoûts inutiles, notamment en matière d'actualisation des prix à 2029, de suppression de re-rénovation entre Eu et le Tréport et de signalisation, mise en place d'un évitement, de sorte que le coût réel pourrait baisser à 108, voire 97 millions d'euros.

2-(Paris) La Ferté-Milon - Fismes - (Reims). 44 km à rouvrir.

Cette section de la ligne directe Paris - Reims a vu son trafic suspendu entre 1972 et 1981, puis à nouveau en 2016. Territoire situé pourtant à moins de 100 km de Paris et privé d'accès ferroviaire à Reims (université, CHU).

Des travaux réalisés en 2021 (20 millions d'euros Région, 5 millions d'euros État) ont permis le retour des trains de fret en 2023, à une vitesse atteignant 60 km/h.

3-(Lille) - Armentières - Merville. 19,5 km à rouvrir.

La desserte péri-urbaine existante Lille-Armentières (20 km) pourrait être prolongée jusqu'à Lestrem et Merville (10 000 habitants à 39 km de Lille), vallée de la Lys très peuplée.

Réouverture inscrite au schéma régional des transports en 2006 et le SRT 2013 prévoyait même la réouverture au-delà de Merville, jusqu'à Isbergues (permettant de rejoindre Béthune). Une étude Région-TTK 2009, évalue le **potentiel de trafic à 3 200 voyages/jour** et le taux de rentabilité socio-économique à 7,8 % évoquant un « projet rentable » (p.88).

Ligne encore utilisée (on pourrait dire privatisée) pour le trafic fret de l'usine Roquette à Lestrem, avec plusieurs trains par jour, mais celle-ci occupe depuis 2013 une partie de l'emprise avec des hangars de stockage, après avoir exigé la fermeture administrative de cette courte section en faisant un chantage à la délocalisation.

- Projet intégrable dans le **SERM de Lille**.

4-Lille - La Madeleine - Comines - (frontière belge). 20 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 2019. Courte ligne péri-urbaine au nord-ouest de Lille. Projet de la métropole de Lille, depuis 20 ans, de transformation en tram-train, en raison de son fort potentiel. Avant d'arriver à Comines (12 700 habitants), la section à rouvrir dessert Wambrechies (10 800 habitants) et Quesnoy-sur-Deûle (6 700 habitants), ces trois communes de la métropole lilloise connaissant une croissance démographique. C'est aussi une ligne transfrontalière vers la Belgique qui permettrait des relations directes Lille-Ypres.



Malgré le goudronnage de certains passages à niveau, la ligne n'a pas fait l'objet d'une fermeture administrative ni d'un déclassement, et est toujours en place.

- Projet intégrable dans le **SERM de Lille**.

5-Ascq - Orchies. 17 km à rouvrir.

Arrêt du trafic en 2015, réouverture initialement annoncée pour 2019 avec un co-financement de l'Etat. Péri-urbain de Lille (Cysoing 5000h, Anstaing, Gruson...), voie unique. Permettrait de soulager cette section de l'A23.

Suite à la réévaluation à la hausse du coût de la réouverture par SNCF Réseau (de 26 à 38M€), le projet est actuellement au point mort.

- Projet intégrable dans le **SERM de Lille**.

6-(Compiègne) - Longueuil-Sainte-Marie - Ormoy-Villers. 16 km à rouvrir.

Double voie électrifiée ouverte au trafic fret, a fait l'objet d'importants travaux sur la plus grande partie de la ligne en 2024-2025. Elle reçoit occasionnellement des trains de voyageurs en cas de détournement des TER Paris - Laon et Paris - Compiègne. Le coût de la réouverture aux voyageurs serait donc limité. Évalué en 2008 entre 7 et 11 millions d'euros soit moins d'1 million d'euros/km.

Deux points d'arrêts intermédiaires présentent un potentiel de trafic important : Verberie et Béthisy-Saint-Pierre. La remise en service du raccordement de Crépy-en-Valois permettrait de faire circuler des trains Compiègne-Crépy-Soissons.

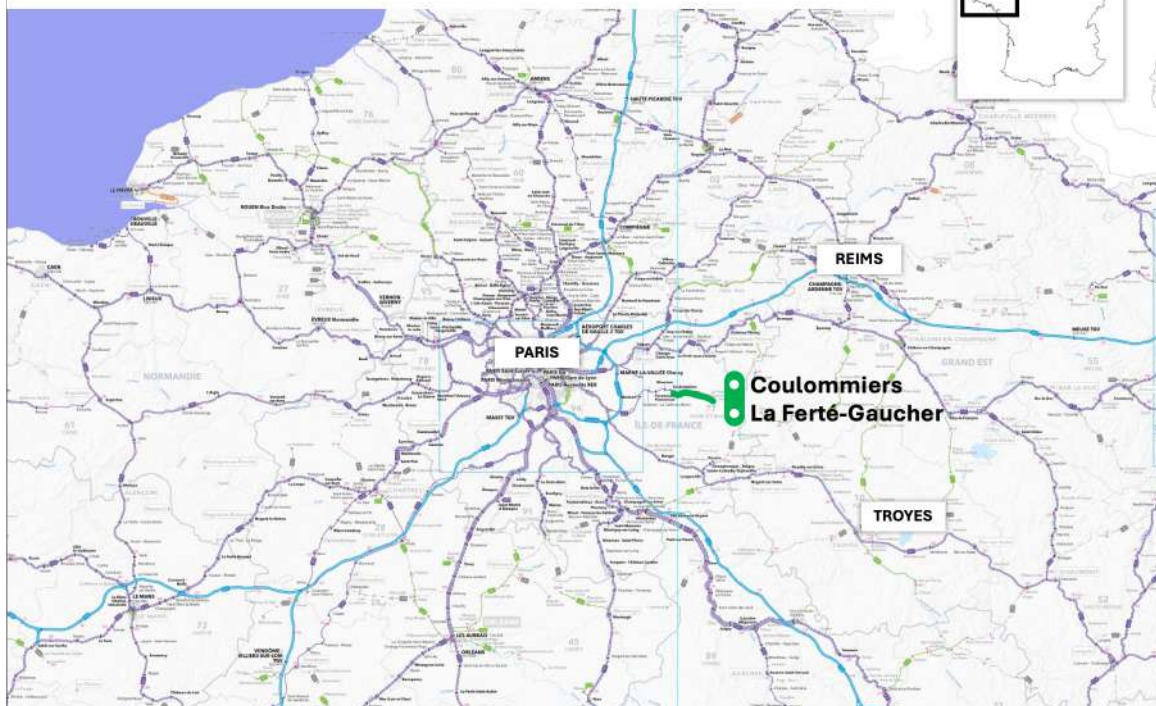
Potentiel de trafic évalué par une étude en 2008 : entre 900 et 1 800 voyages/jour.

À envisager également :

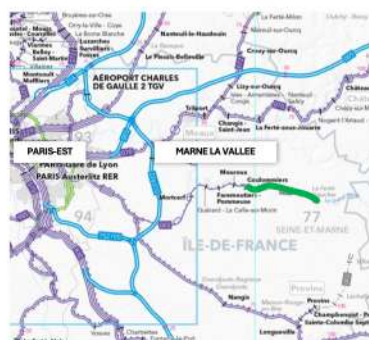
- Soissons – Bazoches - (Fismes-Reims) 22 km

VII. Ile de France (18 km)

ILE-DE-FRANCE



Fond Cartographique :
SNCF Réseau
|Cartographie
RELATIONS URBAINES



- **Coulommiers**
- Le Buisson-de-Chailly
- Chailly-Boissy-le-Châtel
- Chauffry
- Saint-Siméon
- Saint-Rémy-la-Vanne
- Jouy-sur-Morin - Le Marais
- **La Ferté-Gaucher**

1-Coulommiers - La Ferté-Gaucher. 18 km à rouvrir.

Ligne fermée au trafic de voyageurs en 2003. Réouverture inscrite au SDRIF Ile de France dès 2008. Aucun tunnel ni pont-rail, ce qui allégerait la facture. Voir toutefois les éventuelles conséquences sur la ligne P du Transilien, ainsi que sur le RER E.

Entre la Ferté-Gaucher et Coulommiers, la RD934 voit passer 11 000 véhicules/jour, dont une partie va prendre le train à Coulommiers, vers Paris, et encombrer les parkings de la gare devenus trop petits.

Réouverture poussée par un important entrepreneur local : les transports Delisle à La Ferté-Gaucher (1 200 camions), qui souhaitent utiliser le train. Les élus de la Ferté-Gaucher y sont favorables, et ont financé une étude (Infratek), présentée en 2024. Malheureusement, le maire de Coulommiers y est hostile en défendant l'intérêt à courte vue de « ses » riverains contre les « nuisances » ferroviaires et prône la classique voie verte.

L'étude Infratek 2024 identifie 6 chargeurs intéressés pour un potentiel d'un train de fret par jour et **990 voyages/jour** et un coût de 26 millions d'euros, électrification comprise soit 1,4 millions d'euros/km seulement. Par comparaison Trilport - La Ferté-Milon, doit faire l'objet d'une électrification pour actuellement 370 voyages/jour.

SNCF Réseau s'était montrée favorable au projet en 2021.

Secteur en forte croissance démographique.

VIII. Normandie (142 km)

NORMANDIE



- **Louviers**
- Acquigny
- Amfreville
- Hondouville
- Hon-la-Vacherie
- Brosville
- Saint-Germain-des-A.
- Caër
- Gravigny
- **Évreux**



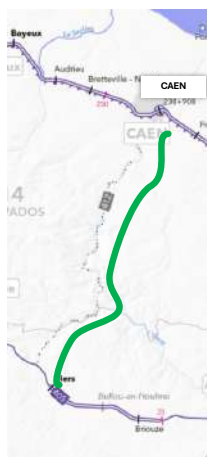
- **Glos-Monfort**
- Montfort Saint-Philibert
- Appeville
- Condé-sur-Risle
- Corneville – Saint-Paul
- Pont-Audemer
- Toutainville
- Saint-Maclou
- Beuzeville
- Quetteville
- La Rivière-Saint-Sauveur
- **Honfleur**



- **Bréauté-Beuzeville**
- Bolbec-Ville
- Gruchet – Saint-Antoine
- Lillebonne
- **Gravenchon-Port-J.**



- **Rouen**
- Petit-Quévilly
- Grand-Quévilly
- Petit-Couronne
- Grand-Couronne
- La Bouille-M.
- **Elbeuf**



- **Caen**
- Feuguerolles - St-A.
- Mutrécy
- Grimposq
- Le Hom (Thury-H.)
- Croisilles-Harcourt
- Saint-Rémy
- Clécy-Bourg
- La Lande-Clécy
- Berjou
- Pont-Érambourg
- Condé-sur-Noireau
- Caligny
- Cerisi-Belle-Étoile
- **Flers**

1-(Rouen) - Louviers - Évreux 27 km.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1940 et fret progressivement jusqu'en 1990.

Après réouverture des 6 km entre Saint-Pierre-du-Vauvray et Louviers, en 2030, il restera à rouvrir 27 km entre Louviers et Évreux.

Le potentiel de trafic est évalué à **3400 voyages/jour** par l'étude Rail-Concept 2022, ce qui en ferait la ligne intra-régionale **la plus fréquentée de Normandie devant Rouen - Dieppe**. Rien d'étonnant à cela puisque la ligne relie les deux préfectures de l'ex région Haute-Normandie. Le trajet se ferait en moins d'une heure.



La gare de Louviers (ici lors d'une mobilisation pour la réouverture en 2013) va retrouver un trafic ferroviaire vers Rouen, mais la réouverture vers Évreux n'est pas encore prévue.

Photo : Xavier Braud.

Projet mis en sommeil en raison de la demande des élus locaux d'une voie verte ! Mais la procédure de fermeture engagée par SNCF Réseau est actuellement gelée. Sont mis en avant le faux problème des passages à niveau et l'occupation de l'emprise par des installations annexes de l'entreprise Essity à Hondouville. Mais celle-ci bénéficie d'une autorisation d'occupation précaire du domaine public aisément révoquant, qui prévoit la libération des emprises dans un délai de 6 mois sans indemnité.

2-(Paris) - Glos-Montfort - Honfleur 45 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1970, du trafic fret en 2014.

La Région Basse-Normandie a commandé une étude ITER 2004 qui concluait à un potentiel de trafic de **1 300 voyages/jour**, environ deux tiers régional et un tiers en provenance de l'Île-de-France (Paris - Honfleur en 2h25). Elle avait inclus cette réouverture à son plan "Rail 2020". Projet officiellement abandonné en 2022.

Outre le potentiel touristique d'Honfleur (5 millions de visiteurs par an) et dans une moindre mesure de Pont-Audemer (10 000 habitants, cité touristique), le potentiel fret est important avec le port de Honfleur et la plateforme logistique Système U à Beuzeville qui utilisait la ligne jusqu'à sa fermeture par RFF.

3-Rouen - Elbeuf-ville. 24 km à rouvrir.

Ligne péri-urbaine située dans l'agglomération rouennaise qui dessert des zones d'emploi et d'habitat dense : Grand-Couronne, Petit-Couronne, Grand-Quevilly et Petit-Quevilly.

La réouverture pourrait se faire sous la forme d'une ligne de tram-train pour assurer une desserte fine de ce territoire urbain dense.

- Projet intégrable dans le **SERM de Rouen**.

4-Bréauté-Beuzeville - Gravenchon-Port-Jérôme. 19 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1965 (Bréauté-Beuzeville - Lillebonne 14 km, jamais de voyageurs jusqu'à Gravenchon). Ligne électrifiée ouverte au trafic fret, qui dessert notamment Bolbec et Lillebonne, commune de 8 700 habitants (centre hospitalier, lycée général et technologique avec BTS, ouverture d'une onzième classe de seconde en 2025). Des relations directes avec le Havre (39 km de Lillebonne) deviendraient possibles. **Cette liaison figure en option dans l'appel d'offre « Étoile de Rouen ».**

5-Caen - Le Hom - (Flers). 27 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1970, et fret progressivement jusqu'en 1991. Ligne longtemps menacée par une voie verte qui a finalement été aménagée en épargnant l'emprise ferroviaire.

La Région Basse-Normandie a commandé une étude évaluant au début des années 2000 le potentiel à 600 voyages/jour et réévaluée à **750 voyages/jour** (Systra 2005) pour la ligne de Caen à Flers. Elle a inscrit cette réouverture à son plan "Rail 2020". Le développement de l'habitat péri-urbain au sud de Caen s'est depuis beaucoup accentué. L'attractivité touristique de la Suisse normande souffre de l'absence d'accès ferroviaire.

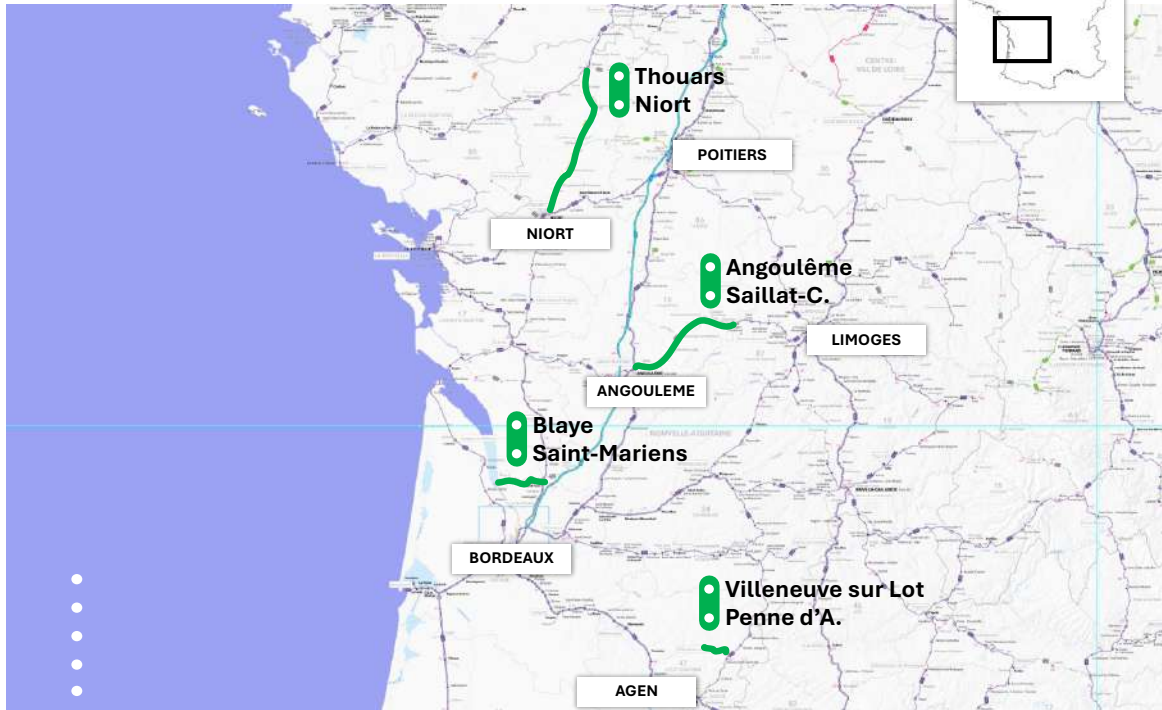
La réouverture pourrait donc se faire dans un premier temps dans la partie la plus proche de Caen jusqu'à Le Hom (ex-Thury-Harcourt) (27 km). Actuellement, la desserte Caen-Le Hom en car est assurée dans des conditions déplorables avec une offre squelettique, en 1h (moins de 30 km/h de vitesse commerciale) ! Certains cars refusent néanmoins des passagers faute de place, attestant d'un besoin non satisfait de transport public.

SNCF Réseau n'a cessé d'augmenter ses devis prévisionnels jusqu'à atteindre la somme invraisemblable de plus de 1 milliard d'euros, soit 17M€/km ! (OF 30-4-24).—Canton de Le Hom (péri-urbain de Caen) : 25 000h, canton de Condé-en-Normandie : 23 000h, Flers-agglo : 52 000h.

- Projet intégrable dans le **SERM de Caen** (au moins la section Caen-Le Hom).

IX. Nouvelle-Aquitaine (195 km)

NOUVELLE-AQUITAINE



Fond Cartographique :
SNCF Réseau
| Cartographie
RELATIONS URBAINES



- Angoulême
- Ruelle
- La Rochefoucauld
- Chasseneuil-sur-B.
- Roumazières-Loubert
- Chabanais
- Saillat-Chassenon



- Villeneuve-sur-Lot
- Penne-d'Agenais



- Blaye
- Cars-Saint-Paul
- Berthenon-Berson
- Les Écris-Saint-Girons
- St-Christoly-de-Blaye
- St-Savin-de-Blaye
- St-Mariens - St-Yzan



- Thouars
- Saint-Jean-de-Thouars
- Saint-Varent
- Airvault
- Saint-Loup-Lamairé
- Gourgé
- Parthenay
- Saint-Pardoux-en-G.
- Mazières – Verruyes
- Champdeniers St C.
- Cherveux
- Échiré
- Niort

On n'évoquera pas ici la réouverture de la section Bedous - Canfranc de la ligne Pau - Canfranc, qui semble d'ores et déjà bien engagée.

1-Angoulême - Saillat-Chassenon - (Limoges). 73 km à rouvrir.

Maillon de la transversale La Rochelle – Limoges - Lyon. Seul itinéraire reliant la Haute-Vienne à la Charente-Maritime. Angoulême et Limoges sont des noeuds ferroviaires importants offrant de multiples possibilités de correspondances. La ligne dessert de nombreuses villes moyennes comme Ruelle (7 500h avec un site de Naval Group), St Junien (11 400h) ou Aix-sur-Vienne (5 900h).

À Limoges, 23 000 étudiants (université et écoles d'ingénieurs), 5 500 à Angoulême (IUT). A Chasseneuil, lycée général et CFA qui peine à recruter pour des raisons de mobilité notamment. Lycée également à Saint-Junien (avec internat) et Verneuil.

Arrêt du trafic en 2018, en raison d'une infrastructure vieillissante. Les cars de substitution proposent des trajets en 2h25 environ pour 105 km.

Dans un premier temps, la volonté de la Région de rouvrir la ligne était affirmée (28 millions d'euros), avec une contribution de l'État (6 M€, puis 13 M€) ; des premiers travaux étaient envisagés "avant 2027".

Mais SNCF Réseau a présenté à l'été 2025 un devis élevé de 360 millions d'euros (incluant 100M€ de travaux sur la section encore en service Limoges - Saillat), alors que ses estimations en 2018 étaient limitées à 80 millions d'euros. Quand la ligne fonctionnait encore "normalement" dans les années 1990, sa fréquentation oscillait entre 500 et 600 voyages/jour. Il est donc permis de penser que le potentiel dépasse aujourd'hui les 1 000 voyages/jour. 22 000 véhicules par jour empruntent la RN141 Angoulême-Limoges dont la mise à 2x2 voies se poursuit pour un coût sans commune mesure avec la réouverture : 140M€ pour les seuls 3km entre Angoulême et Cognac !

En novembre 2025, le Président de Région annonce "nous ne sommes pas capables de la financer".

2-Blaye - Saint-Mariens. 24 km à rouvrir.

Ligne en antenne de 24 km qui se détache de la ligne Nantes - Bordeaux à Saint-Mariens vers Blaye. Arrêt du trafic de voyageurs 1938, fret 2004. Le raccordement est orienté vers Bordeaux et permettrait ainsi aisément de prolonger des trains péri-urbains jusqu'à Blaye.

Blaye accueille un port (qui relève du grand port maritime de Bordeaux, trafic de céréales et produits chimiques notamment) longtemps desservi par la voie ferrée, deux lycées, un centre hospitalier. Cité touristique qui accueille 400 000 visiteurs par an.

La Région Nouvelle-Aquitaine y est favorable mais ne veut pas la financer seule.

-Projet intégrable dans le **SERM de Bordeaux**.

3-(Agen) - Penne -d'Agenais - Villeneuve-sur-Lot. 8 km à rouvrir.

Cette courte antenne a vu la fin du trafic de voyageurs en 1939, fret vers 1990. Villeneuve-sur-Lot, (22 000 habitants) n'est pas reliée à sa préfecture, Agen (32 000 habitants) située à seulement 30 km. Il suffirait pourtant de réhabiliter 8 km, pour un coût forcément modeste.

En 2002, la Région s'était engagée à financier 1/3 de la réouverture. En 2013, le potentiel de trafic était évalué **entre 830 et 1 120 voyages/jour**.

En 2025, la mise à 2x2 voies de 2 km de la RN 21 reliant Agen à Villeneuve-sur-Lot a été inaugurée, avec une participation de l'État de 20 millions d'euros, somme qui aurait pu suffire à elle seule à financer la réouverture de la ligne !

4-(Angers - Saumur-) -Thouars - Parthenay - Niort - (Saintes - Bordeaux). 90 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1980. La réhabilitation des 90 km entre Thouars et Niort permettrait de reconstituer la ligne historique Chartres - Bordeaux, offrant la possibilité d'intéressantes relations Intercités Angers - Bordeaux ou Angers - La Rochelle, via les villes moyennes de Saumur, Thouars, Parthenay, Niort. Localement, depuis Échiré et Saint-Gelais, 650 et 450 navetteurs sont comptabilisés.

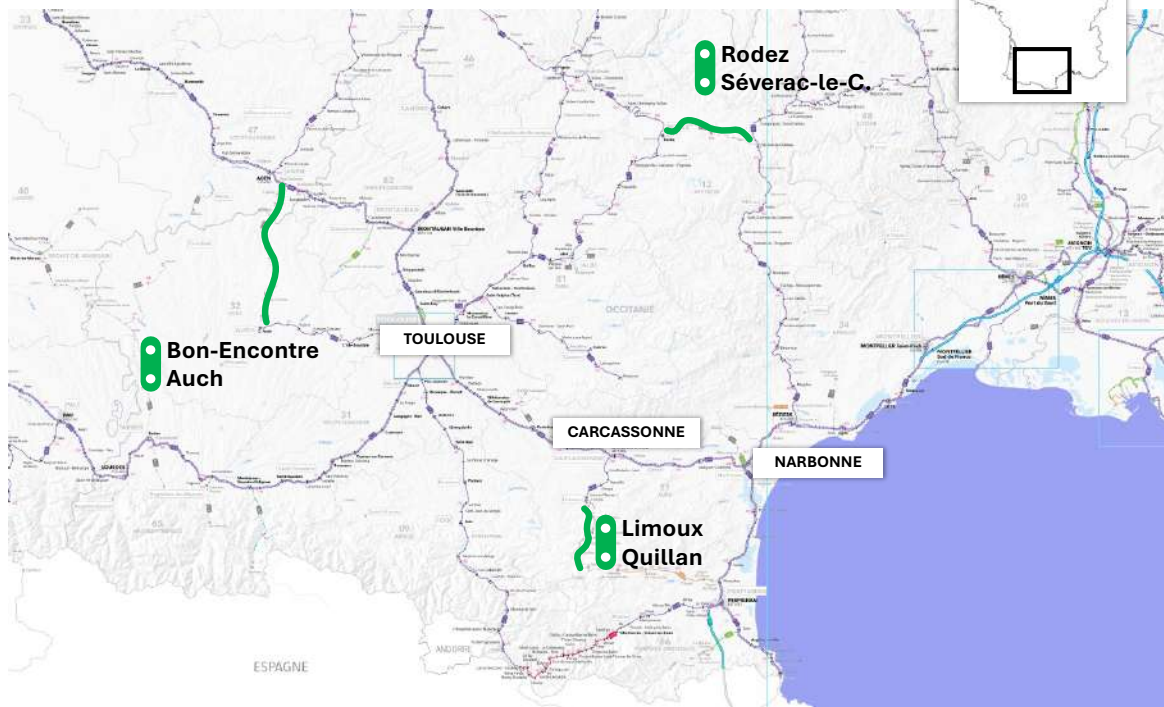
Une partie de la ligne a été rénovée en 2023 pour le fret ; elle est actuellement utilisée sur la plus grande partie du tracé à rouvrir, entre Niort et Saint-Varent.

À envisager également :

- (Poitiers) - Neuville-de-Poitou - Parthenay (encore circulée en fret) 17 km + 39 km.
- (Limoges) - Nexon - Saint-Yriex - Objat - (Brive) 34 km.

X. Occitanie (137 km)

OCCITANIE



Fond Cartographique :
SNCF Réseau
Cartographie
RELATIONS URBAINES



- **Limoux**
- **Massia**
- **Alet-les-Bains**
- **Couiza-Montazels**
- **Espérasa**
- **Campagne**
- **Brézilhau**
- **Quillan**



- **Rodez**
- **Canabols**
- **Gages**
- **Bertholène**
- **Laissac**
- **Lugans**
- **Gaillac-d'Aveyron**
- **Recoules**
- **Séverac-le-C.**



- **Bon-Encontre**
- **Layrac**
- **Goulens**
- **Astaffort**
- **Castex-Lectourois**
- **Lectoure**
- **Fleurence**
- **Montrébut-sur-Gers**
- **Sainte-Christie**
- **Rambert-Preignan**
- **Auch**

À l'issue des États généraux du rail et de l'intermodalité en 2016, la Région s'engage, fait unique en France, sur un programme de réouvertures de 5 lignes, 4 voyageurs (Montréjeau - Luchon ; Limoux - Quillan ; Alès- Bessèges et Rodez - Séverac) et une fret (Agen - Auch) et la reprise du trafic de voyageurs sur la rive droite du Rhône.

La reprise des circulations voyageurs sur la rive droite du Rhône a eu lieu en 2022 entre Nîmes et Pont-Saint-Espirit (même si les gares de Remoulins et Villeneuve-lès-Avignon n'ont pas été rouvertes comme prévu), Montréjeau - Luchon a rouvert en 2025, les réouvertures de Alès - Bessèges, Limoux - Quillan et de Rodez - Séverac-le-Château ayant été reportées de plusieurs années.



TER Occitanie circulant à nouveau sur la rive droite du Rhône.

Comme toutes les régions, l'Occitanie est confrontée à des difficultés budgétaires, mais elle doit en outre contribuer au financement de deux LGV et se heurte à l'inertie de sa voisine Auvergne-Rhône-Alpes, notamment sur la rive droite du Rhône. Le budget de cette région est de 3,55 milliards d'euros en 2025, avec une baisse des subventions de l'État.

1-(Carcassonne) - Limoux- Quillan. 28 km à rouvrir.

L'antenne Carcassonne - Quillan (qui allait originellement jusqu'à Rivesaltes via Axat), 57 km, a fait l'objet d'une suspension de trafic en 2017, seule la première moitié de la ligne jusqu'à Limoux a bénéficié alors d'une rénovation et est circulée par des TER Carcassonne - Limoux. La réouverture de la section Limoux-Quillan est reportée à une date ultérieure.

Les 28 km restants ont fait l'objet d'une convention de financement signée entre l'État, la Région et SNCF Réseau mais le projet est suspendu fin 2024, officiellement pour des raisons budgétaires, au-delà de 2030.

Quillan (3 000 habitants) accueille un lycée professionnel et le centre hospitalier est réparti sur les deux sites de Limoux (10 000 habitants) et Quillan. Limoux, une des sous-préfectures de l'Aude, accueille un lycée polyvalent avec des sections BTS.

2-Rodez - Séverac-le-Château - (Millau/Mende). 45 km à rouvrir.

Le trafic a été suspendu entre Rodez (24 000 habitants, le double pour l'aire urbaine) et Séverac-le-Château en 2017, initialement pour 4 ans seulement. Réouverture programmée à l'issue des états-généraux du rail, mais projet actuellement suspendu. Pourtant, parallèlement, le Département de l'Aveyron soutient la mise à 4 voies de la RN 88 Toulouse-Lyon sans se préoccuper de l'avenir de cette ligne.

3-(Agen) - Bon-Encontre - Auch. 64 km à rouvrir.

La ligne Agen (32 000 habitants) - Auch (23 000 habitants), ne connaît plus de trafic de voyageurs depuis 1970, et le trafic fret s'est arrêté en 2016. Le projet de remise à niveau pour le fret soutenu par la Région ne s'est pas concrétisé en raison du désengagement des céréaliers.

Son intérêt voyageur paraît toutefois également important. D'ailleurs, la ligne routière parallèle à la voie ferrée est l'une des plus fréquentées d'Occitanie (75 000 voyageurs/an). La ligne **permettrait de relier Auch à l'axe Bordeaux - Toulouse, notamment dans le cadre du projet de LGV** Bordeaux-Toulouse, avec un raccordement à la gare nouvelle d'Agen TGV sur la commune de Brax. Des études sur le potentiel voyageurs ont été engagées par RFF en 2003 et en 2014 semblaient avoir donné de bons résultats.



Gare d'Astaffort sur la ligne Agen-Auch.

À envisager également :

- Tarbes - Bagnères-de-Bigorre 19 km (10 000 habitants, station thermale et touristique, industrie ferroviaire).
- (Perpignan) - Elne - Céret 23 km.
- (Perpignan) - Rivesaltes - Axat 58 km.

XI. Pays de la Loire (93 km)



On n'évoquera pas ici la ligne Cholet-Les Herbiers dont la réouverture semble bien engagée (potentiel évoqué 1 400 voyages/jour dont les deux-tiers pour le Puy-du-Fou, participation de l'État à hauteur de 12 millions d'euros soit 40 % de l'opération).

1-(Rennes) - Pontchâteau - Montoir-de-Bretagne (Saint-Nazaire). 12 km à rouvrir (ou à défaut raccordement de Savenay).

La réouverture de cette ligne fait l'objet d'études dans le cadre du CPER. La ligne ancienne (Montoir-de-Bretagne - Pontchâteau) est menacée par un projet de voie verte, la propriété restant à l'État. La liaison vers Redon et Rennes pourrait néanmoins se faire par la création d'un raccordement à Savenay, d'ailleurs mieux situé pour l'activité fret, mais avec un itinéraire plus long. Cet itinéraire répondrait à une demande ancienne du Port de Nantes Saint-Nazaire, et permettrait d'assurer des liaisons voyageurs vers Vannes, Rennes, et Redon en TER.

Les estimations données par SNCF-Réseau (600 voyages/jour empruntant la « virgule de Savenay ») paraissent très faibles et ne pas tenir compte des échanges qui se développeraient avec cette liaison. Les aires urbaines autour de la ligne regroupent près d'un million d'habitants.

Certaines collectivités soutiennent la Fnaut Pays de la Loire pour cette demande de réouverture.

2-Liaison Nord-Sud par l'île de Nantes. 1 km à rouvrir.

Elle permettrait, dans le cadre d'un SERM, des relations directes nord-sud traversantes, de Nort-sur-Erdre à Sainte-Pazanne via Nantes, en raccordant deux lignes ayant actuellement leur terminus en gare de Nantes : Nort-sur-Erdre à Nantes et Sainte-Pazanne à Nantes. Cette voie (ex Segré à Nantes-État) à remettre en service sur environ 1 km a été utilisée pour desservir l'ancienne gare de marchandise de l'île de Nantes, qui a depuis été transférée à l'entrée Est de Nantes. La liaison éviterait, et soulagerait donc les quais de la gare centrale, qui approche de la saturation.

Une étude du SERM fournira des préconisations en janvier 2026. La Région envisageait jusqu'ici pour chacune des deux branches qui seraient à rabouter, une desserte cadencée à la demi-heure, ce qui est insuffisant. Les difficultés techniques sont liées à une voie en général unique et au fait que la partie Nord est exploitée par des trams-trains et la partie sud par du TER classique. Mais il faut surtout que Région et Métropole s'accordent sur le sujet et son financement.

- Projet intégrable dans le **SERM de Nantes**.

3-(Laval) -La Chapelle-Anthenaise - Mayenne. 20 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1970 sur l'axe Caen - Flers -Mayenne - Laval, mais le trafic a perduré sur Laval - Mayenne jusqu'en 1992 pour les marchandises. Cette section de la ligne Caen - Laval a fini par faire l'objet d'une fermeture administrative et dépose de la voie (mars 2003). Elle pourrait néanmoins bénéficier d'une remise en service, l'emprise de la voie étant conservée et provisoirement aménagée en voie verte peu fréquentée. Elle permettrait de relier le nord de la Mayenne et le sud de l'Orne à Laval (50 000 habitants, agglomération de 114 000 habitants) et donc au réseau TGV.

Mayenne, 13 000 habitants (aire urbaine de 36 000 habitants) compte 4 lycées, avec des sections BTS, un centre hospitalier. Les cars relient les deux villes en 45 mn, tandis que le train offrait un temps de parcours de 32 mn en 1970.

Déjà en 2007, Systra pour la Région dans le cadre de l'élaboration du SRIT, avait évalué le potentiel à terme à **1 000 voyages/jour**. L'axe routier Laval - Mayenne voit circuler 11 600 véhicules/jour (plus les usagers de la ligne de car). C'est l'axe routier le plus fréquenté du département.

4-(Le Mans) - La Suze - La Flèche. 28 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1976 et fret en 1992. Réouverture envisagée en 1980 à l'initiative du département de la Sarthe.

180 000 habitants dans le corridor desservi, 15 000 habitants à la Flèche, qui accueille 2 lycées et un lycée militaire qui recrute à l'échelle nationale.

La ligne autocar Le Mans - La Flèche est la plus fréquentée de la Région Pays de la Loire. 138 856 voyageurs en 2024 (380 voyages/jour), ce qui conduit à un potentiel de trafic ferroviaire d'au moins trois fois plus soit plus de **1 000 voyages/jour**.

Curieusement, des études sommaires réalisées à plusieurs reprises ont identifié des potentiels beaucoup plus faibles, et ont été utilisées pour justifier l'abandon de toute velléité de réouverture. En particulier, le président de la commission transports de la Région annonce-t-il le 25-6-2013 un potentiel de 350 voyages/jour, insuffisant pour justifier la réouverture.

Ce chiffre n'est pas crédible, puisqu'il est équivalent au nombre de voyageurs transportés par le car, et très inférieur aux potentiels évalués par la SNCF en 1983 (450) et la Région en 2007 (800) alors que les flux péri-urbains ont sensiblement augmenté depuis.

5-Fontenay-le-Comte - Niort. 32 km à rouvrir.

Arrêt du trafic de voyageurs en 1969, fret en 2009.

Cette section sud de la ligne Cholet - Niort pourrait être utilisée comme antenne au départ de Niort desservant Fontenay-le-Comte (15 000 habitants, intercommunalité de 35 000 habitants). La ville accueille 3 lycées avec des sections BTS. L'agglomération de Niort, préfecture des Deux-Sèvres, compte 121 000 habitants. La desserte autocar est très peu performante et s'effectue en près d'une heure (30 mn par le train dans des conditions de confort incomparables).

Vers Niort, 750 navetteurs sont comptabilisés depuis Benet, 440 depuis Magné et 410 depuis Coulon.

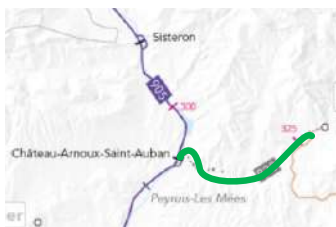
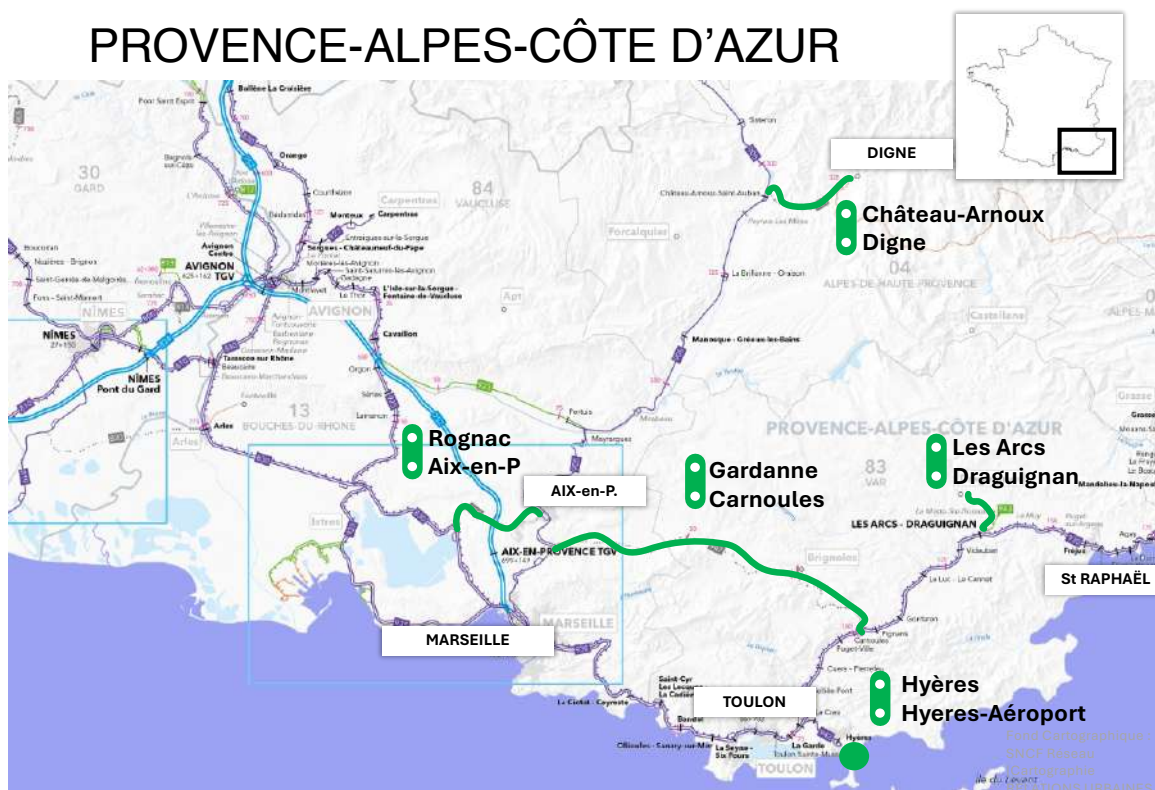
La mobilisation pour la réouverture de cette ligne a conduit à l'inscription du projet au CPER 2000-2006, puis 2007-2013. Les surcoûts (60 millions d'euros) liés aux prétendues exigences de suppressions des PN ont eu raison du projet et la mobilisation a fini par s'essouffler.

À envisager également :

- Sablé - Château-Gontier (15 000 habitants) 30 km, ligne actuellement ouverte au trafic fret, rénovée (trafic de voyageurs jusqu'en 1969).

XII. PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR (140 km)

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



- Château-Arnoux-St-A.
- Malijai
- Mallemoisson
- Aiglun
- Champtercier
- Digne



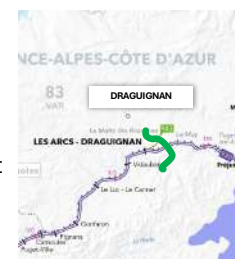
- Rognac
- Velaux - Coudoux
- Roquefavour
- Saint-Pons
- Les Milles
- Aix-en-Provence



- Gardanne
- Meyreuil
- La Barque - Fuveau
- Château-l'Arc
- Peynier - Rousset
- Trets
- Pourrières
- Pourcieux
- Saint-Maximin
- Tourves
- Brignoles
- Camp-lès-Brignoles
- Forcalqueiret - Garéout
- Sainte-Anastasie
- Besse
- Carnoules



- Hyères
- Hyères-Aéroport



- Draguignan
- Trans
- La Motte-Ste-Roseline
- Les Arcs

Une partie de la ligne Aubagne - La Barque - Fuveau, jusqu'à La Bouilladisse, est en cours de travaux en 2025 pour le prolongement du tramway d'Aubagne sur 14 km.



*Reconstruction en cours de la ligne Aubagne - La Bouilladisse.
Photo Louis Caillot, association Rail et industrie.*

1-Digne - Saint-Auban. 22 km à rouvrir.

Cas d'école des réouvertures envisagées, étudiées voire décidées et jamais réalisées, depuis l'arrêt du trafic en 1989. Inscrite notamment au contrat de projet 2007-2013.

Cette ligne permet de relier la ligne de montagne Nice - Digne à la ligne Marseille - Veynes - Briançon.

Potentiel de trafic généralement évoqué de l'ordre de **2 000 voyages/jour**.

RFF puis SNCF Réseau traînent les pieds en mettant en avant le prétexte des passages à niveau et de la traversée du site industriel Arkema. En décembre 2025, le Président de la région PACA déclarait : "SNCF Réseau a estimé la remise en état de ces 22km entre 87 et 160M€, ce coût m'oblige à donner la priorité à la ligne des Alpes"²³.

2-Aix-Rognac. 24 km à rouvrir.

Ligne dont le trafic de voyageurs a cessé en 1939. Le trafic fret subsiste. La ligne a été utilisée en 2007 pour les voyageurs pendant les travaux sur la ligne Aix-en-Provence - Marseille.

Elle constitue un important lien **entre la cité universitaire d'Aix-en-Provence et le bassin économique et industriel de Rognac** et Vitrolles.

De nombreuses études n'ont pas abouti à la réouverture, malgré un projet bien avancé soumis en 2017 à la concertation avec une desserte envisagée de deux trains par heure. Projet à nouveau inscrit au CPER 2023-2027 mais semble cependant en sommeil.

²³ La Vie du rail 26 juin 2026 p.31.

Le coût de la remise en service est actuellement évalué entre 80 et 100 millions d'euros, soit 3 à 4 millions d'euros/km, relativement raisonnable par rapport aux devis habituels de SNCF Réseau.

Un projet concurrent de BHNS menace la ligne.

- Projet intégrable dans le **SERM de Marseille**.

3-Gardanne - Trets - Brignoles - Carnoules. 76 km à rouvrir.

Trafic de voyageurs interrompu en 1939, le fret subsiste entre Gardanne et La Barque-Fuveau. Des convois militaires utilisèrent très occasionnellement la ligne de bout en bout, qui faisait donc encore l'objet d'un entretien à minima. Un train touristique a circulé sur une grande partie de la ligne jusqu'en 2020.

La ligne qui double la ligne du littoral Marseille - Nice, traverse des secteurs connaissant un important dynamisme démographique et un potentiel touristique incontestable. Ainsi, Brignoles, au centre de la ligne, comptait 7 500 habitants en 1960, et plus de 17 800 en 2023. Saint-Maximin, qui partait de beaucoup plus bas, atteint également 17 000 habitants.

En 2010, un projet de réouverture est assez avancé prévoyant la remise en service dans un premier temps de Gardanne-Trets (10 000 habitants) qui pourrait s'intégrer dans le SERM marseillais. La section à l'opposé, Brignoles - Carnoules, justifierait aussi une intégration dans la desserte péri-urbaine de Toulon.

- Projet intégrable partiellement dans le **SERM de Marseille**.

4-Toulon - Hyères-aéroport. 5 km à rouvrir.

Seulement 5 km à rouvrir et 0,8 à construire pour atteindre l'aéroport de Toulon-Hyères. Une étude réalisée dans le cadre du CPER en 2004 évalue le potentiel à 2100 voyages/jour, puis une étude Systra 2006 l'évalue à **1 600 voyages/jour**.

5-Les Arcs - Draguignan. 12,5 km à rouvrir.

Cette courte antenne se débranche de la ligne Marseille-Vintimille. Le trafic de voyageurs a été suspendu en 1980 et fret en 1989. Elle dessert Trans-en-Provence (6 700 habitants) et Draguignan (40 000 habitants), bien connue pour ses écoles militaires qui constituent un potentiel de trafic non négligeable. Draguignan pourrait ainsi facilement être reliée à Toulon et Marseille.

À envisager également : (Aix-en-Provence) - Pertuis - Cheval-blanc - (Cavaillon), ligne actuellement ouverte au trafic fret, en très bon état (trafic de voyageurs jusqu'en 1971).

À propos des lignes menacées de fermeture.

Chacun sait qu'en l'état les perspectives sont mauvaises pour nombre de lignes dites de desserte fine du territoire. La ligne Felletin-Busseau-sur-Creuse-(Guéret) a fermé le 31 août 2025.



Aubusson, ligne Busseau-sur-Creuse - Felletin, juillet 2025.

Auxerre - Avallon, Auxerre - Corbigny, Anderlot - Saint-Claude sont également menacées à court terme. Le présent dossier prend en compte l'état du réseau au milieu de l'année 2025. C'est la raison pour laquelle, ces lignes, pas encore fermées, n'ont pas été intégrées au programme de réouvertures.

Pour avoir une vue globale des propositions, elles ont été listées en annexe. Le regroupement des projets aboutit à 1 624 km de lignes à rouvrir, soit environ 7 % du linéaire actuel, ~~de 28 000 km.~~

La liste des opérations, réparties par région, est rassemblée dans un tableau en annexe. Elle intègre les opérations peu nombreuses, qui sont juste citées dans le texte sur chaque région, et n'ont pas fait l'objet de justification développée ; dans le tableau, elles ne sont pas précédées d'un numéro d'ordre.

Par ailleurs, les liaisons présentées ont des fonctions variables, en particulier par rapport à leur insertion dans le maillage global et la desserte des territoires. Une répartition en deux catégories, en fonction de ces critères, permettrait aussi de préciser la question de la prise en charge financière.

Annexe : Cadrage global et éléments pour la prise en charge financière

Les réouvertures sont réparties en 2 catégories :

- Voies d'intérêt national. Le critère du potentiel de fréquentation y est complété par la nécessité prioritaire de desserte du territoire : accès (moins de 50 km) pour tous au réseau, et maillage limitant les détours pour aller d'un point à un autre du territoire, pour faciliter la desserte d'activités nécessitant le fer, liaisons entre villes proches. Soit **42 %** du kilométrage global.

- Autres voies, soit 58 % du linéaire, d'intérêt plus local, mais où la fréquentation peut être importante.

La première catégorie devrait être prise en charge essentiellement par des financements nationaux. Les Régions doivent aussi bénéficier de ressources financières suffisantes pour prendre en charge leur part.

Liaisons à rouvrir <i>Non compris menaces à court terme : Auxerre - Avallon, Auxerre - Corbigny, Andelot - Saint-Claude</i>	Réseau d'intérêt national	Autres km	
Auvergne Rhône Alpes			
1-Clermont-Ferrand - Saint-Étienne	48		
2-Rive droite du Rhône. 37 km à minima	37		supplée rive gauche & LGV si besoin
3-(Genève- Annemasse) - Évian - Saint - Gingolph.	18		cofinancement suisse
4-(Bordeaux) - Ussel - Laqueuille - (Clermont-Ferrand)	27		
-Fort-L'Écluse - Gex - Divonne-les-Bains		40	
Bourgogne-Franche- Comté			
1-(Auxerre) - Clamecy - Nevers	67		
2-(Auxerre) - Saint-Florentin - Troyes.	51		
3-Autun - Étang		14	
4-Saint-Claude - Oyonnax - (Bourg-en-Bresse-Lyon)		31	
Bretagne			
1-(Rennes) - Vitré - Fougères		36	
2-Mauron - La Brohinière - (Rennes)		20	Intérêt SERM Rennes
3-Roscoff - Saint- Pol-de-Léon- Morlaix	28		Du fait des ferries vers îles britanniques
4-Rosporden - Concarneau		14	
Saint-Brieuc - Loudéac - Pontivy- Auray.	123		
Centre Val de Loire			
1-(Chartres) - Voves - Orléans	48		
2-Orléans - Châteauneuf-sur-Loire		26	
3-(Tours) - Loches - Châteauroux	71		
4-(Tours) - Chinon - Thouars - (Les Sables-d'Olonne)	48		
Orléans - Pithiviers (10 000 habitants)		40	
Grand Est			
1-Guebwiller - Bolwiller - (Mulhouse)		7	Intérêt SERM Mulhouse
2-Fontoy - Audun-le-Tiche - Esch - Belval - (Luxembourg)		20	
3-Colmar-Neuf-Brisach-(Freiburg)		18	
4-Laveline-Gérardmer		18	
- (Strasbourg- Sarreguemines)- Béning-Creutzwald- (Thionville)		14	trafic fret actuel

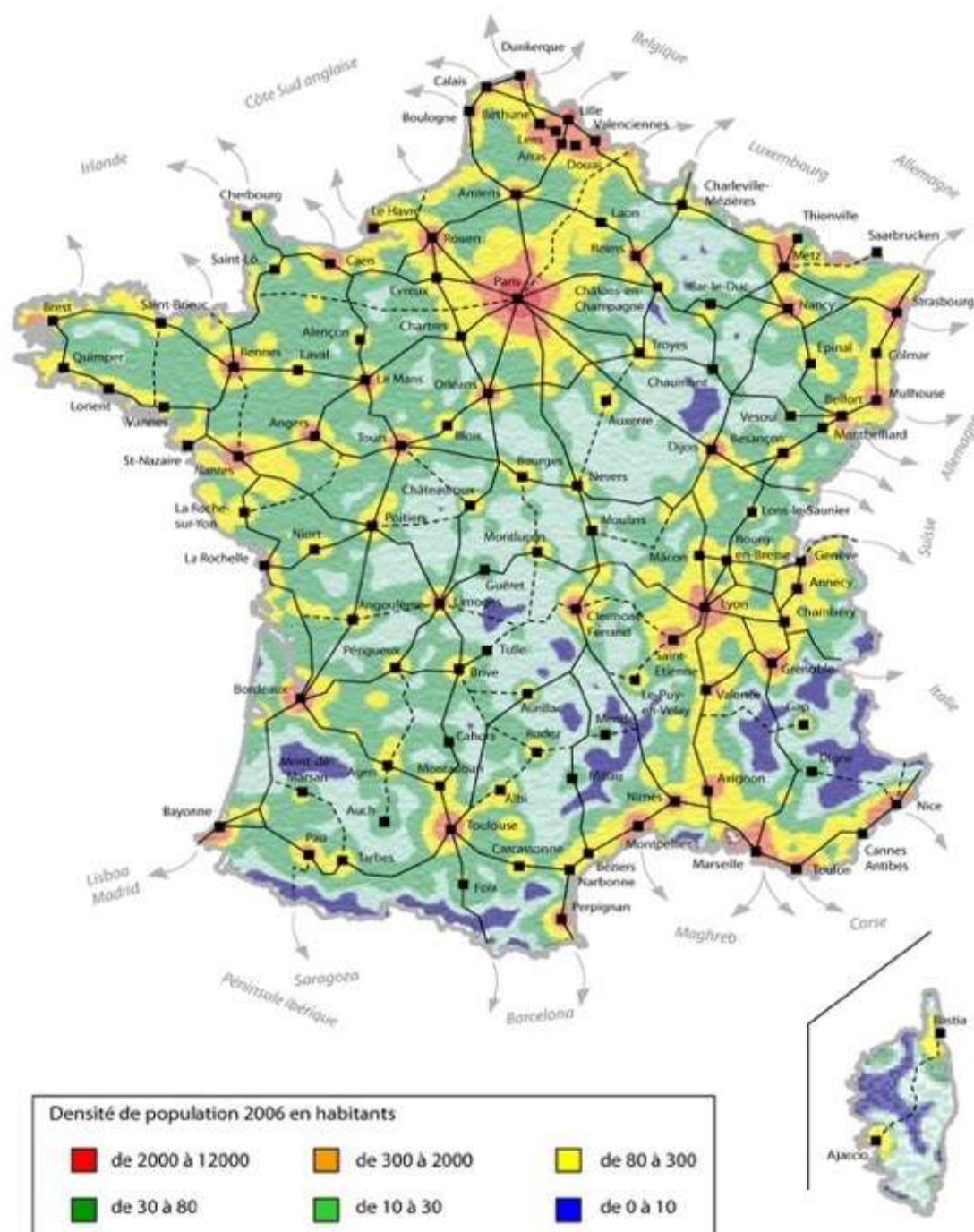
Haut de France			
1-(Amiens) - Abbeville - Eu- (Le Tréport)		35	
2-(Paris) La Ferté-Milon - Fismes - (Reims)		44	trafic fret actuel
3-(Lille) - Armentières - Merville		19,5	trafic fret actuel
4-Lille - Comines - (frontière belge)		20	
5-Ascq - Orchies		17	Intérêt SERM Lille
6-(Compiègne) - Longueuil-Sainte-Marie - Ormoy-Villers		16	Intérêt SERM Lille
-Soissons - Bazoches - (Fismes-Reims)		22	
Ile de France			
1-Coulommiers - La Ferté-Gaucher		18	
Normandie			
1-(Rouen) - Louviers - Évreux	27		Intérêt SERM Rouen
2-(Paris) - Glos-Montfort - Honfleur		45	
3-Rouen - Elbeuf-ville.		24	
4-Bréauté-Beuzeville - Gravenchon-Port-Jérôme		19	
5-Caen - Le Hom - (Flers)		27	Intérêt SERM Caen
Nouvelle Aquitaine			
1-Angoulême - Saillat-Chassenon - (Limoges)	73		<i>hors Pau Canfranc, a priori engagée</i>
2-Blaye - Saint-Mariens		24	Intérêt SERM Bordeaux
3-(Agen) - Penne -d'Agenais - Villeneuve-sur-Lot		8	
4-(Angers-Saumur)-Thouars-Parthenay-Niort-(Saintes-Bordeaux)		90	trafic fret actuel
Occitanie			
1-(Carcassonne) - Limoux- Quillan		28	
2-Rodez - Séverac-le-Château - (Millau/Mende)	45		
3-(Agen) - Bon-Encontre - Auch	64		
-Tarbes - Bagnères-de-Bigorre		19	
-(Perpignan) - Elne - Céret		23	
-(Perpignan) - Rivesaltes - Axat		58	
Pays de la Loire			
1-(Rennes) - Pontchâteau - Montoir-de-Bretagne (St-Nazaire)	12		<i>Hors Cholet les Herbiers, programmé</i>
2-Liaison Nord-Sud SERM par l'île de Nantes		1	Intérêt fret portuaire
3-(Laval) -La Chapelle-Anthenaise - Mayenne		20	Intérêt SERM Nantes
4-(Le Mans) - La Suze - La Flèche		28	
5-Fontenay-le-Comte - Niort		32	
-Sablé - Château-Gontier (15 000 habitants)		30	Utilisation fret actuellement
Provence Alpes Côtes d'Azur			
1-Digne - Saint-Auban	22		
2-Aix-Rognac		24	trafic fret. Intérêt SERM Marseille
3-Gardanne - Trets - Brignoles - Carnoules		76	Intérêt SERM Marseille
4-Toulon - Hyères-aéroport		5	Intérêt SERM Toulon
5-Les Arcs - Draguignan.		12,5	
(Aix-en-Provence) - Pertuis - Cheval-blanc - (Cavaillon),		42	Utilisation fret actuellement
Totaux	809	1 125	1 934
Répartition en pourcentage	42%	58%	

NB : le total du nombre de lignes et du kilométrage est ici supérieur à celui annoncé au début de ce dossier, car il intègre les réouvertures à envisager dans un second temps.

La répartition entre voies d'intérêt national et autres s'appuie sur la carte ci-après définissant un réseau principal, complémentaire des LGV, irriguant l'ensemble du territoire. Le tableau ci-dessus ne reprend qu'une partie des liaisons indiquées sur la carte, et qui nécessiteraient une ambition encore plus grande.

Le réseau indiqué en tireté n'est pas moins important, mais parcourant des zones moins denses, il devrait bénéficier d'une péréquation des ressources financières du système ou d'aides spécifiques (cf *Fnaut Infos n°180 « un réseau ferroviaire Intercités »*, puis en 2013, proposition de la Fnaut à la DGITM sur la consistance des services TET).

UN RÉSEAU ADAPTÉ AUX DENSITÉS DE POPULATION



CRÉDITS

Le présent dossier a été élaboré par le groupe de travail « Réouvertures de lignes » formé à l'issue du Conseil National de la Fnaut du 4 septembre 2024.

Il est composé de :

Christian Broucayet, Fabrice Eymon, André Lott, Patrick Marconi, Jean-François Martinet, Alain Richner, Dominique Romann, Alain Roux et Jean-Pierre Wolff.

Coordination et rédaction : Xavier Braud.

Relecture et mise en page : Marc Debrincat.

Cartographie :

- **fond de carte** : SNCF Réseau (<https://www.sncf-reseau.com/fr/cartes/carte-du-reseau-ferre-national>),
- **tracé des lignes à rouvrir par région** : Jean-Pierre Bouchet, Relations Urbaines - urbanisme-paysage-patrimoine-mobilité-projet (<https://www.relations-urbaines.fr/>).

Crédit photo : Marc Debrincat, sauf indications différentes.