

Projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau 2024-2033

Bureau du 25 juin 2026

Fruit de décennies de sous-investissement, le réseau ferroviaire accuse, à l'échelle nationale et tout particulièrement en Nouvelle-Aquitaine, un vieillissement préoccupant. Il n'est aujourd'hui plus en mesure de répondre à la nécessité d'un développement du transport ferroviaire de personnes comme de marchandises.

C'est donc de manière positive que le CESER accueille le renforcement significatif des moyens alloués à la régénération, à la modernisation et à la résilience du réseau. Réaffirmant l'enjeu de l'aménagement du territoire, il s'inquiète toutefois de la segmentation du réseau structurant et du risque subséquent d'un sous-investissement sur les lignes jugées moins importantes.

Le CESER regrette en revanche que le projet de contrat de performance renvoie le financement des investissements sur les lignes de desserte fine du territoire aux Contrats de Plan État-Région. Le CESER s'inquiète du devenir de ces lignes si ce statu quo devait perdurer, compte tenu des limites de ce mode de financement et de la décision du Conseil régional de ne plus se substituer à l'État, propriétaire de l'infrastructure.

Alors que le réseau ferroviaire s'est déjà fortement contracté, la remise à niveau, la modernisation et la réouverture de ces lignes devrait être considérée comme un investissement d'avenir, au service de la transition environnementale et énergétique, du développement économique, de la cohésion sociale, ou encore d'un aménagement équilibré des territoires.

Le CESER appelle ainsi l'Etat à revoir un modèle de financement aujourd'hui à « bout de souffle », en sécurisant, dans la durée, les ressources nécessaires à la régénération, à la modernisation et à au développement de l'ensemble du réseau, posant ainsi les bases d'un nouveau pacte pour le ferroviaire.

La Conférence nationale sur l'avenir des mobilités *Ambition France* Transports, organisée en 2025, le réaffirme clairement : « la définition d'un modèle pérenne de financement des mobilités constitue un enjeu décisif pour l'avenir des infrastructures et des services de transport ». Dans le prolongement des travaux sur la loi-cadre sur le développement des transports en cours de discussion au Parlement, l'Etat et SNCF Réseau viennent de publier le projet de contrat de performance qui les lie pour régénérer et moderniser le réseau ferroviaire français. Ce contrat fixe les obligations du gestionnaire de réseau, à travers notamment la définition d'une trajectoire de rénovation et de modernisation de l'infrastructure, et détermine les engagements financiers de l'Etat.

Le projet est désormais soumis à la consultation des Autorités organisatrices et des entreprises ferroviaires. Dans ce cadre, le Conseil régional a adopté, lors de sa séance plénière du 15 juin 2026, un avis défavorable sur le projet de contrat de performance. A défaut d'avoir pu formuler un avis dans le cadre de sa session plénière des 9 et 10 juin derniers, le CESER souhaite néanmoins proposer une courte expression sur ce sujet central pour l'avenir des mobilités en Nouvelle-Aquitaine et, plus généralement, au cœur de l'aménagement et du développement des territoires. Cette expression s'appuie sur les positions réaffirmées dans différents avis et récents rapports de l'assemblée socio-professionnelle régionale.

Parmi les récents avis et rapports du CESER sur le financement du réseau ferré

- ➔ [Avis](#) sur le volet « mobilité » du CPER 2021-2026 – Juin 2024
- ➔ [Avis](#) sur la contribution de la Région Nouvelle-Aquitaine à la Conférence Ambition France Transports – Juin 2025
- ➔ [Avis](#) sur le budget primitif 2026 – Décembre 2025
- ➔ Rapport sur *Les mobilités en milieu rural – Se déplacer par monts et par vaux en Nouvelle-Aquitaine* – Mars 2026, en cours d'édition.

Autres travaux récents ou en cours du CESER en lien avec l'organisation et le financement des transports ferroviaires

- ➔ Contribution *Financer l'action régionale – L'évolution de la capacité financière de la Région Nouvelle-Aquitaine au regard de l'exercice de ses compétences* – juin 2026
- ➔ Autosaisine en cours : *Quel dialogue territorial en région ? Enjeu démocratique, de lisibilité et d'efficacité de l'action publique*

La remise à niveau, la modernisation et la résilience du réseau ferré, condition du développement du transport ferroviaire

Réponse à l'urgence climatique à travers la décarbonation des mobilités et la robustesse face aux événements extrêmes, vitalité des territoires, mobilité accessible à toutes et tous, santé globale (*One health*)... **De nombreux enjeux appellent à une action volontariste en faveur du développement du transport ferroviaire.**

Or le réseau n'est pas aujourd'hui en mesure de répondre à la nécessité d'un développement du mode ferroviaire ni aux défis de son adaptation climatique. Fruit de décennies de sous-investissement et d'une focalisation sur le développement des lignes à grande vitesse, le réseau classique, structurant ou de desserte fine, accuse un vieillissement préoccupant. Ce manque d'investissement a accumulé une « dette grise » qui doit être progressivement rattrapée. L'Autorité de régulation des transports le constate en ces termes en 2023 : « malgré des efforts croissants depuis le milieu des années 2000, les besoins de régénération demeurent très importants et pèsent sur la qualité de service offerte »¹.

Les circulations ferroviaires s'en trouvent, sur certaines lignes, particulièrement impactées par la détérioration des temps de parcours et la multiplication des retards ; des travaux d'urgence sont nécessaires pour éviter la fermeture de certaines lignes, quand ce n'est pas déjà le cas : en Nouvelle-Aquitaine, les circulations ferroviaires sont déjà interrompues sur trois lignes : Angoulême - Saillat, Saint-Yrieix - Objat, Busseau sur Creuse - Felletin. Plusieurs autres présentent un risque de fermeture à moyen terme, comme Périgueux – Brive ou encore Agen – Niversac...

Au-delà de l'indispensable régénération du réseau pour permettre un retour aux performances historiques des voies concernées, **l'enjeu est aussi celui de sa modernisation et de sa résilience** : certaines lignes,

¹ Autorité de régulation des transports, *Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042)*, 2023, p. 26.

de même que certains nœuds ferroviaires, arrivent à saturation, et freinent le développement de l'offre ferroviaire ; d'autres pourraient voir leurs performances sensiblement améliorées, confortant leur attractivité. En outre, il est désormais impératif de préserver l'infrastructure en l'adaptant et en la rendant plus résiliente face aux effets du changement climatique. Les événements climatiques déjà observés et appelés à s'amplifier dans les prochaines décennies, révèlent les vulnérabilités du système ferroviaire et, pour partie, de l'infrastructure. Le CESER s'interroge en particulier sur le niveau de fragilité du réseau en Nouvelle-Aquitaine : quelles sont les principales vulnérabilités recensées, sur le réseau structurant comme sur les nombreuses lignes de desserte fine ? Quels sont les investissements nécessaires pour sécuriser et renforcer les infrastructures face aux effets du changement climatique ? A quels coûts ? Et selon quelle répartition en matière de co-financement ?

La régénération et la modernisation des infrastructures sont ainsi incontournables pour permettre de développer les trafics ferroviaires : « du point de vue de la transition écologique, c'est avant tout la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire qui permettront d'augmenter les trafics nécessaires au report modal depuis la voiture vers le train »². Préalable indispensable, la remise à niveau du réseau devra s'accompagner d'un renforcement significatif de l'offre, et notamment de « trains du quotidien », pour répondre et amplifier la demande croissante qui s'exprime depuis plusieurs années, posant la question du modèle de financement des trains conventionnés (TER, Intercités). Le transport de marchandises devra quant à lui faire l'objet, au-delà de l'infrastructure, d'une politique globale pour renforcer l'attractivité et la performance du mode ferroviaire.

Un renforcement significatif des investissements sur le réseau structurant...

Répondant aux conclusions de la Conférence Ambition France Transport, le projet de contrat de performance acte le **rehaussement de 50 % du niveau des investissements de régénération et de modernisation du réseau**. Le CESER salue ce renforcement significatif, qui portera de 3 à 4,5 milliards d'euros la part des investissements de régénération du réseau. Compte tenu de son importance territoriale (84000 km²) et donc de facto du nombre de kilomètres de lignes ferroviaires (3 400 kms) faisant de la Nouvelle Aquitaine sur ces deux critères la première région française, le CESER souhaite connaître le montant d'investissement qui sera affecté à notre région.

Cette nouvelle trajectoire d'investissement marque une **forme de rupture par rapport au sous-investissement observé ces dernières décennies**, malgré les efforts réalisés sur la période plus récente. Selon le projet de contrat, « cet effort d'investissement doit permettre à l'échéance du contrat une amélioration de la pérennité du patrimoine d'ouvrages d'art, la stabilisation de l'indice de consistance des voies sur l'ensemble du réseau structurant à un niveau qui assure leur pérennité. Cet investissement permettra également une diminution de la proportion de caténaires obsolètes ou hors d'âge (...). Ce nouveau programme doit également permettre une accélération de la digitalisation du réseau ».

En d'autres termes, s'il n'est pas possible de rattraper en un contrat la dette technique accumulée depuis plusieurs décennies, **cette nouvelle trajectoire devrait permettre de stabiliser l'état du réseau structurant en enrayant sa dynamique de vieillissement, tout en amplifiant sa modernisation**. La poursuite de la trajectoire antérieure aurait conduit, selon les scénarios élaborés par l'Autorité de régulation des transports, à « une concentration des moyens sur la partie du réseau structurant la plus circulée et à une stagnation des trafics durant les deux prochaines décennies »³. A l'inverse, le scénario de transition écologique dans lequel s'inscrit pour partie la nouvelle trajectoire proposée permet de préserver l'essentiel du réseau et d'accompagner la croissance des trafics.

Le CESER note toutefois **l'introduction d'une segmentation du réseau structurant** : l'effort supplémentaire bénéficiera ainsi, comme indiqué dans le contrat, aux deux premiers segments (mass transit et haute performance). Le CESER rejoint ainsi la crainte exprimée par l'avis du Conseil régional d'un sous-investissement sur le réseau structurant le moins circulé (exemple de la ligne reliant Limoges à Bordeaux). **Si la définition de priorités n'est pas contestable en soi, elle ne devrait toutefois pas conduire, au nom d'un aménagement équilibré du territoire, à minorer la nécessité d'investissement sur ces lignes jugées de moindre importance. Un équilibre doit ainsi être recherché entre l'intérêt de prioriser les lignes les plus circulées et la toute aussi nécessaire exigence d'aménagement du territoire.**

² Rapport de la Conférence Ambitions France Transports – Financer l'avenir des mobilités, juillet 2025, p. 9.

³ Autorité de régulation des transports, *Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042)*, 2023, p. 45.

Concentré sur le réseau structurant, **le projet de contrat de performance renvoie aux Contrats de Plan État-Région le financement des investissements sur les lignes de desserte fine du territoire, qui ne bénéficieront donc pas des 1,5 milliards d'euros supplémentaires annoncés.** Or la Nouvelle-Aquitaine est la région qui concentre la plus grande proportion de lignes de desserte fine, qui représentent les deux tiers de son réseau ferré. Des investissements massifs sont nécessaires pour remettre à niveau ces lignes dont l'état est particulièrement dégradé. Le protocole d'accord entre l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine sur l'avenir des lignes de desserte fine du territoire estimait ainsi leurs besoins de régénération à 1,5 milliards d'euros sur la période 2020-2032.

Statu quo pour les lignes de desserte fine des territoires

Les Régions et les collectivités territoriales sont appelées à continuer à financer, comme auparavant, la remise à niveau et la modernisation des lignes de desserte fine. La Région Nouvelle-Aquitaine a déjà investi de manière croissante 450 M€ dans l'entretien des infrastructures ferroviaires : depuis 2023, près de 60 millions d'euros ont ainsi été investis chaque année par la collectivité régionale. **Ce renvoi aux Contrats de Plan État-Région (CPER) interroge le CESER, pour au moins deux principales raisons :**

- en premier lieu, **les contrats de plan Etat-Région n'ont pas totalement démontré leur capacité à mobiliser les financements nécessaires à l'amélioration du réseau.** Si le dernier CPER marque une réorientation significative des investissements vers le ferroviaire, il ne constitue pas la rupture attendue dans le financement des infrastructures de transport. Le CESER s'interrogeait ainsi sur sa capacité à répondre aux besoins de court terme identifiés. De plus, les précédentes contractualisations ont mis en lumière les difficultés d'exécution du volet « mobilité » des CPER, liées notamment à la capacité des co-contractants, et notamment de l'État, à engager les crédits nécessaires à l'exécution des opérations inscrites ;
- en second lieu, **le Conseil régional a récemment indiqué ne plus vouloir se substituer à l'État dans ses responsabilités de propriétaire de l'infrastructure.** Le CESER, qui avait déjà rappelé que l'engagement régional dans le réseau s'exerçait hors des compétences obligatoires de la collectivité, comprend la décision d'appeler l'État à ses responsabilités. Au-delà de la position de principe, la Région est en effet confrontée à un effet de ciseau entre la diminution de ses recettes, liées à la participation des collectivités à l'effort de redressement des comptes publics, et l'inflation des péages ferroviaires, en hausse de 77 % entre 2019 et 2026, sans rapport avec l'augmentation de 18 % de l'offre. Cette situation n'apparaît donc plus tenable pour la collectivité, qui doit de surcroît continuer à investir dans le cadre de ses compétences pour accompagner la hausse des trafics.

Le CESER s'inquiète du devenir de ces lignes si ce statu quo devait perdurer. Il réitère en particulier ses réserves sur la décision de ne plus s'engager sur aucune opération de travaux d'urgence sur le réseau, qui permettent, dans l'attente de travaux plus structurant, d'éviter la fermeture de lignes. Le CESER craint que plusieurs lignes régionales, parmi celles qui irriguent les territoires les moins denses et parfois les moins dynamiques, n'en fassent les frais, au détriment des populations, de la vie économique et sociale locale, des enjeux du report modal... Et une fois fermée, une ligne est difficile à rouvrir, avec des coûts plus importants que ceux qui auraient été exposés pour éviter la fermeture. Sans remettre en cause la position de principe, une exception permettant *a minima* d'éviter la fermeture de lignes serait souhaitable.

Les lignes de desserte fine : un investissement d'avenir

Il est plus que jamais indispensable de **redonner un avenir aux lignes de desserte fine du territoire** qui, au-delà des liaisons qu'elles assurent, contribuent plus globalement aux mobilités locales dont elles constituent une **épine dorsale**, autour desquels s'organisent et s'articulent les autres modes et services de mobilité. Accès à l'emploi ou à la formation, aux services, aux loisirs... ces lignes ont un rôle à jouer, en complémentarité avec des services de maillage fin, dans la desserte voire le désenclavement des territoires ruraux. Réponse possible aux besoins de mobilité dans les espaces peu denses, notamment pour celles et ceux dépourvus de solutions de déplacement, elles contribuent également à la décarbonation des mobilités, participent à l'attractivité et au développement des territoires...

Alors que le réseau ferroviaire s'est déjà fortement contracté, la remise à niveau, la modernisation, l'adaptation et la réouverture de ces lignes devraient être considérées comme un investissement d'avenir, au service de la transition environnementale et énergétique, du développement économique, de la cohésion sociale, ou encore d'un aménagement équilibré des territoires. Les laisser de côté reviendrait à se priver d'un levier d'action pour préparer l'avenir ; ne pas s'en

préoccuper marquerait aussi un nouveau recul des services publics dans les territoires ruraux, contribuant à accréditer encore un peu plus l'idée d'un « abandon » des espaces les moins denses au profit des métropoles et grandes agglomérations. Remettre à niveau les lignes de desserte fine est certes coûteux ; les laisser à l'abandon a également un coût, notamment d'un point de vue social et environnemental.

Au-delà des renvois à la compétence ou l'appel au financement des uns ou des autres, qui ne règlent pas véritablement la situation, la définition d'un modèle de financement pérenne de l'ensemble du réseau s'impose. Il est pour le CESER de la responsabilité de l'Etat, propriétaire de l'infrastructure, de donner à SNCF Réseau les moyens nécessaires à la régénération, à la modernisation et à au développement de l'ensemble du réseau, incluant les lignes de desserte fine. Plus largement, le sujet devrait rassembler aux cotés de l'État, les collectivités territoriales et notamment les Régions, les acteurs socio-économiques, les usagers... dans une démarche à long terme de renouveau du ferroviaire.

Un modèle de financement encore inabouti

La nécessité de recettes pérennes...

S'il marque un progrès sur le financement du réseau structurant, le projet de contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau ne parvient pas à dégager les ressources nécessaires au financement des investissements sur l'ensemble du réseau. Le gestionnaire de réseau est tenu par l'application de la « règle d'or », qui encadre ses capacités d'endettement et donc d'investissement. Dans son avis sur le projet de loi-cadre sur les transports⁴, le CESE soulignait que le ratio dette/marge opérationnelle restait structurellement fragile : « cette trajectoire est difficilement compatible avec l'ambition d'investir 1,5 milliard d'euros par an supplémentaires en régénération ». Le CESE considère donc que le report du ratio sans mobilisation de ressources nouvelles dédiées à SNCF Réseau est une impasse ».

Le CESER avait déjà partagé ce constat d'un modèle de financement « à bout de souffle », et appelait à sa refonte afin de doter SNCF Réseau des ressources pérennes nécessaires à la remise à niveau et à la modernisation de l'infrastructure et ainsi accompagner la hausse des trafics.

Dans cette perspective, le CESER réaffirme l'intérêt d'une réorientation de ressources liées aux modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre (GES) vers le développement de modes de transport moins émetteurs. La proposition permettrait de dégager des ressources nécessaires au financement des infrastructures ferroviaires, en cohérence avec les objectifs environnementaux et de report modal. Le CESER invite toutefois à veiller à ce que ce que ces mesures ne viennent pas créer ou accentuer des situations d'inégalité ou de vulnérabilité des populations et acteurs concernés. Parmi les pistes envisagées, traduisant une priorisation des transports, notamment ferroviaires, dans les choix budgétaires :

- à court terme, le fléchage de taxes existantes, prélevées sur les transports, vers le financement des infrastructures de transport : c'est par exemple le cas de la TICPE⁵, dont 16 des 30 milliards d'euros de recettes alimentent le budget général de l'État. Cette solution ne peut toutefois être que provisoire, les recettes liées à la TICPE étant amenées à diminuer avec la baisse de la consommation de produits pétroliers ;
- le fléchage des recettes liées aux quotas d'émission de carbone (ETS) dans le secteur des transports ;
- à moyen terme, le fléchage des recettes liées aux concessions autoroutières vers le financement des infrastructures de transport : le principe en a été acté, dans le prolongement des travaux de la Conférence Ambition France Transports, dans le projet de loi-cadre sur les transports adopté en première lecture par le Sénat en avril 2026.

Le CESER s'inquiète enfin plus spécifiquement du devenir, dans un cadre concurrentiel qui se développe, du fonds de concours, par lequel SNCF Voyageurs reverse une partie (60 %) de ses bénéfices à SNCF Réseau et participe ainsi au financement de l'infrastructure.

⁴ CESE, *Avis sur le projet de loi cadre relatif au développement du secteur des transports*, février 2026.

⁵ Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

... inscrites dans un cadre pluriannuel stable et prévisible

La mise en œuvre du contrat de performance reste, pour l'heure, subordonnée, côté État, à l'ouverture annuelle de crédits en loi de finances. Or les infrastructures de transport, et notamment le réseau ferroviaire, nécessitent une vision à long terme. Une planification pluriannuelle permettrait de donner aux acteurs la visibilité dont ils ont besoin, tout en limitant le risque de concurrence entre territoires. **Dans cette perspective, le CESER soutient la proposition d'une loi de programmation permettant d'identifier puis de planifier, dans la durée, les investissements à réaliser et les financements à mobiliser.**

Le principe en est désormais repris dans le projet de loi-cadre en cours de discussion au Parlement, selon lequel les lois de programmation déterminent, sur des cycles d'au moins dix ans, « les investissements projetés, en donnant la priorité à la régénération, la modernisation, la performance et l'adaptation des réseaux au changement climatique ». Elles fixent également « les modalités du financement de ces investissements, notamment les ressources qui devraient y être associées ».

Le CESER note que le Sénat a décidé d'intégrer les lignes de catégorie UIC 7 à 9, c'est-à-dire les lignes de desserte fine, dans les investissements définis par la loi de programmation. **Dans le prolongement de la position exprimée par le Conseil régional, il attend que cette disposition soit définitivement validée par le Parlement et que le contrat de performance en soit élargi en conséquence.**



Proposition de la commission 2 « Développement des territoires & Mobilité »
Présidente : Isabelle LOULMET, Rapporteur : Benoît BELGY

**Expression adoptée à l'unanimité des membres présents
lors du Bureau du jeudi 25 juin 2026**