

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—YERB  
LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BE

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANI

PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE

BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—P

UBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOE

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NAI

UCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON

IE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN H

ORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NEDERLAND—ITALIA—MALTA—KYPROS LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEIL

D—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO—GRENOBLE—LAUSANNE—LUXEMBOURG BERLIN HA

MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN H

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA

Hauptbahnhof—London Saint Pancras—Dublin Heuston Station—Praha hlavní nádraží—Roma Termini—Venezia Santa Lucia

—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON

—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN H

—Hauptbahnhof—London Saint Pancras—Dublin Heuston Station—Praha hlavní nádraží—Roma Termini—Venezia Santa Lucia

—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA

—RITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—

# Lignes inutilisées

## Nouvelle démarche de RFF

Sylvain Séguret

Direction de la Stratégie  
sylvain.seguret@rff.fr

Novembre 2013



# Principes de la convention de transfert de gestion (pour voies vertes) PROJET

- Le bénéficiaire doit être équipé des compétences nécessaires à la bonne gestion de l'emprise
- Le bénéficiaire doit conduire le projet de réutilisation prévu et gérer la dépendance en conformité avec son nouvel usage.
- Le bénéficiaire de la CTG devient gardien de la dépendance, c'est-à-dire qu'il en est pleinement responsable ⇒ Evite les conflits d'interprétation, de responsabilité ou d'interpénétration sur l'entretien.
- Un état des lieux détermine l'état initial de la dépendance. Le bénéficiaire de la CTG devra restituer la dépendance dans un état au moins équivalent (sans qu'il soit nécessaire d'y reposer une voie ferrée en mauvais état !).
- Les plans et les derniers PV d'inspection des OA sont remis au bénéficiaire.
- Les COT en vigueur avec d'autres bénéficiaires restent valables, les éventuelles futures COT doivent être autorisées par RFF et le bénéficiaire (redevances au bénéfice de RFF).
- La CTG est prévue pour une durée de 10 à 25 ans (à négocier, en fonction notamment de la durée d'amortissement des investissements). Elle est prolongeable.

## Principes de la convention de transfert de gestion (pour voies vertes) PROJET

- Le bénéficiaire s'attache à favoriser la connexion de la VV avec les gares existantes (intermodalité) et à donner une visibilité à l'héritage ferroviaire de la ligne (éléments d'infrastructure, supports d'information historique, logo de RFF).
- Qu'elle soit conduite par RFF ou par le bénéficiaire, la dépose de la voie est au bénéfice (produit de la vente de l'acier) ou à la charge (élimination des traverses bois) intégrale du bénéficiaire.
- Le transfert de gestion doit être financièrement neutre pour RFF : ni charges supplémentaires, ni recettes en moins. L'indemnisation de RFF par le bénéficiaire est à la hauteur des frais réels engagés du fait du transfert de la dépendance, que ceux-ci soient récurrents (gestion domaniale) ou exceptionnels (frais d'établissement des documents, état des lieux...). En tant que propriétaire, RFF reste redevable de la taxe foncière (VV non éligible).
- En cas de dénonciation de la CTG avant son terme par RFF, le bénéficiaire de la CTG sera indemnisé à hauteur des amortissements résiduels, dont les modalités de calcul sont prévues dans la convention.
- Le bénéficiaire a accès aux archives documentaires concernant la dépendance transférée (cf. annexe 3 de la CPS 2007).
- Un avis de signature de la CTG est publié au bulletin officiel de RFF.

## Synthèse de la démarche de RFF sur les lignes inutilisées

- En premier lieu, la mission de RFF est de préserver les intérêts du transport ferroviaire
- Par conséquent, un projet de réutilisation ne peut être mis en œuvre que si RFF ne le considère pas comme contradictoire à l'intérêt du transport ferroviaire, ceci pour un horizon temporel donné
- A titre conservatoire, RFF souhaite préserver la réversibilité de la réutilisation, avant tout dans l'intérêt à long terme des territoires
- Dans ce cadre, de nouvelles modalités de gestion sont proposées afin de permettre la réutilisation dans les meilleures conditions possibles

Cette nouvelle démarche se construit progressivement.

Le temps qu'elle soit expérimentée et validée, certaines pratiques "anciennes" peuvent coexister.