



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>101584</b>	<b>De M. Jean-Pierre Decool ( Les Républicains - Nord )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche	<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche	
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > SNCF	<b>Analyse</b> > vétusté du réseau. conséquences.
Question publiée au JO le : <b>20/12/2016</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/05/2017</b> page : <b>3676</b> Date de renouvellement : <b>28/03/2017</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Pierre Decool alerte M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur l'état du réseau SNCF. Mercredi 7 décembre 2016, suite à une caténaire arrachée, une panne géante a paralysé, pendant plusieurs heures, la gare du Nord à Paris. Ceci n'est pas sans conséquence pour une gare qui accueille, chaque jour, plus de 700 000 voyageurs et 2 100 trains. Ce sont en effet des milliers de passagers qui se sont retrouvés bloqués par cet arrêt brutal du trafic ferroviaire. Il a fallu, également, évacuer cinq trains immobilisés au milieu des rails. Pour les usagers de la SNCF, les jours se suivent et, malheureusement, se ressemblent. Un incident similaire, le 19 juillet 2016, avait également interrompu l'ensemble du trafic pendant plus de cinq heures. Cette douloureuse impression de « déjà-vu » doit faire réagir les pouvoirs publics. La multiplication de ces pannes et incidents de trafic est le corollaire de l'état de vétusté important du réseau SNCF. Dans son rapport annuel publié en février 2016, la Cour des comptes n'a pas manqué d'épingler la SNCF et son fonctionnement. Miné par des décennies de sous-investissements, le réseau ferroviaire français continue de se détériorer. Selon les équipes chargées de l'entretien, l'état général des infrastructures devrait encore se dégrader jusqu'en 2020, tandis que les améliorations ne se feront pas ressentir avant 2025 ! S'ajoutent aux multiples désagréments quotidiens pour les usagers de la SNCF, un véritable danger pour leur sécurité. Lors de l'accident de Brétigny-sur-Orge survenu le 12 juillet 2013, les experts avaient conclu à un déficit de maintenance. Preuve en est que le réseau ferroviaire doit être entretenu correctement et régulièrement renouvelé. Par conséquent, il lui demande comment l'État entend accompagner SNCF Réseau pour améliorer le renouvellement des installations. Il l'interroge également sur les crédits débloqués par l'État qui doivent être pérennisés.

### Texte de la réponse

Le réseau de Paris Nord a connu deux incidents majeurs début décembre qui ont fortement perturbé la circulation des trains et donc considérablement gêné les usagers pendant des durées très importantes. Ces incidents reflètent la vétusté du réseau ferré national, notamment en Île-de-France, issue d'un sous-investissement sur le réseau existant depuis plusieurs décennies au profit des lignes nouvelles. C'est pourquoi, l'État a redonné la priorité à la maintenance et la rénovation du réseau existant. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour que notre réseau ferroviaire ne connaisse plus une dégradation inexorable de son état, et au contraire de permettre son rajeunissement, notamment afin de garantir le maintien d'un haut niveau de performance ferroviaire et de qualité de service offert aux entreprises ferroviaires. Ainsi, SNCF Réseau a réalisé en 2016 plus de 1 500 chantiers de renouvellement du réseau, représentant un montant d'investissements de près de 2,8 milliards d'euros, contre un peu plus d'un milliard en 2007. Le contrat de performance 2017-2026, approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le



20 décembre dernier et signé le 20 avril 2017, confirme la priorité accordée au renouvellement du réseau, et en premier lieu du réseau structurant. Il prévoit ainsi que cet effort sera amplifié dans les années à venir, jusqu'à atteindre à 3 milliards d'euros annuels en 2020. Il s'agit d'un effort d'investissement sans précédent de 34 Md€ sur l'ensemble du contrat, destiné à remettre à niveau le réseau ferroviaire. L'Île-de-France est au cœur de cet effort et les acteurs concernés, opérateurs SNCF Réseau et Mobilités, STIF, État et Région ont également augmenté ces dernières années les moyens dédiés au renouvellement et à la modernisation des réseaux existants. Ainsi, SNCF Réseau conduit un programme « Fiabilité Île-de-France » dédié aux opérations de renouvellement qui s'est traduit par des investissements multipliés par 2,5 entre 2012 et 2015. Ce programme, basé sur la massification des travaux sur les plages horaires plus longues que les classiques interventions nocturnes, a été bâti avec l'accord du STIF. Il doit se poursuivre encore plusieurs années. Les schémas directeurs des RER prévoient quant à eux des opérations de modernisation pilotées par le STIF et financées dans le cadre des contrats de plan État-région. La partie nord du RER B a fait l'objet du premier de ces schémas dont les travaux se sont déroulés entre 2008 et 2013. Ils ont notamment permis de dédier 2 voies au RER B, dont toutes les missions ont été rendues omnibus, et d'augmenter la capacité et le débit de la ligne. Une amélioration de la régularité de la ligne a été constatée depuis la mise en service du RER ainsi modernisé en septembre 2013. Réussir à mettre en place la politique d'intensification de l'effort de maintenance qui doit se poursuivre jusqu'en 2020 est un vrai défi pour le gestionnaire de l'infrastructure. Certaines portions du réseau sont, en effet, très densément circulées, notamment en Île-de-France, et les travaux ne doivent pas se faire au détriment de la qualité du service aux usagers. Ce défi n'est cependant pas insurmontable puisque SNCF Réseau a prouvé depuis plusieurs années sa capacité à faire évoluer son organisation et ses modes de fonctionnement vers une plus grande efficacité, pour réaliser les améliorations attendues tout en maintenant un haut niveau de sécurité sur le réseau.