



14ème législature

| | | |
|--|---|--|
| Question N° : 30688 | De M. Christophe Léonard (Socialiste, républicain et citoyen - Ardennes) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports, mer et pêche | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > lignes | Analyse > ligne ferroviaire Charleville-Mézières-Givet. perspectives. |
| Question publiée au JO le : 25/06/2013 Réponse publiée au JO le : 03/09/2013 page : 9322 Date de changement d'attribution : 03/07/2013 | | |

Texte de la question

M. Christophe Léonard attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'inadmissible dégradation de la ligne ferroviaire Charleville-Mézières-Givet et donc sur l'impérieuse nécessité de moderniser et restructurer ce tronçon le plus fréquenté de toute la région Champagne-Ardenne. Aujourd'hui, la vitesse commerciale et par conséquent le temps de parcours s'est passablement dégradé avec une durée de 1 heure 20 minutes (soit l'identique du temps de parcours de 1936) contre 52 minutes en 1970. Alors que cette desserte enregistre 900 000 voyageurs par an, dont 75 % sont effectués par des abonnés quotidiens (54 % étudiants et scolaires, et 21 % salariés), l'état calamiteux de celle-ci est inacceptable. En effet, cette ligne compte aujourd'hui dix-sept points de ralentissement dont certains à 10 km/h pour des machines neuves capables d'atteindre une vitesse d'exploitation de 130 km/h. Ce délabrement incontestable des voies menace gravement la sécurité des usagers et par conséquent l'exploitation commerciale de cette liaison essentielle dans un territoire à la géographie et au relief particuliers. La rénovation de la ligne Charleville-Mézières-Givet est en outre primordiale pour le développement des Ardennes. D'autant plus que cette ligne présente un intérêt international évident en raison de sa connexion possible avec la Belgique. La réactivation de la ligne Givet-Dinant (22 km dont 3 km en France) permettrait en effet des liaisons transfrontalières directes Reims-Namur, ouvrant des perspectives d'aménagement du territoire mais surtout de développement économique non négligeables pour le département. L'Europe ne doit pas être une fiction technocratique mais au contraire se traduire dans les faits par des actes concrets. L'investissement structurel dans la ligne SNCF Reims/Namur en est un. Dans un contexte d'augmentation des coûts de l'énergie, où l'on cherche à privilégier les transports collectifs, et dans une optique de développement durable, impliquant de privilégier la réhabilitation des lignes existantes plutôt que d'en construire de nouvelles, il lui demande quelles mesures il entend prendre pour faire de la rénovation de la ligne ferroviaire Charleville-Mézières-Givet une priorité du Gouvernement de la France.

Texte de la réponse

La ligne Charleville-Mézières-Givet a bénéficié, en 2008 et 2009, de 20 M€ de travaux de modernisation de la voie dans le cadre du contrat de développement économique des Ardennes 2007-2013. La dernière phase de ce contrat se déroulera à l'été 2013 et sera intégralement financée par réseau ferré de France (RFF), soit 10 M€. Cette opération s'accompagnera d'un investissement équivalent pour les ouvrages d'art. Cette phase permettra alors la modernisation de 13 km de voies et des interventions sur trois tunnels et deux ponts de franchissement de la Meuse. De plus, la maintenance annuelle de la ligne s'élève à 3,5 M€, soit 50 k€ par kilomètre et par an, ce qui montre l'attention particulière portée à cette ligne. Néanmoins, certaines portions de la voie sont très dégradées et



nécessiteraient d'être traitées dans les dix ans à venir pour éviter de devoir prendre des mesures supplémentaires de limitation temporaire de vitesse. Le montant des travaux à réaliser a été estimé à 110 M€, aux conditions économiques 2011, avec pour principaux postes de dépenses, la voie pour 51 M€, les ouvrages d'art pour 31 M€ et les ouvrages en terre pour 14 M€. L'actualisation de l'audit de l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) a mis en lumière le bilan positif des efforts de renouvellement déjà engagés tout en montrant qu'ils devaient être poursuivis notamment sur le réseau principal. Ce dernier accueillant la très grande majorité des circulations et compte tenu de la contrainte budgétaire, c'est sur ce réseau que le Gouvernement a demandé à RFF de concentrer ses efforts. La ligne Charleville-Givet ne fait pas partie de ce réseau principal malgré le trafic qu'elle supporte. Ainsi, la participation financière des collectivités territoriales intéressées sera un élément déterminant dans la mise en place rapide d'un plan de régénération de cette voie. Une participation de l'État à ce type de travaux, dans un contexte budgétaire extrêmement contraint, a vocation, en tout état de cause, à être évoquée lors des discussions à venir au sujet de la prochaine contractualisation entre l'État et, notamment, la région Champagne-Ardenne.