



15ème législature

Question N° : 24845	De M. Fabrice Le Vigoureux (La République en Marche - Calvados)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Effets de la LOM pour la ligne intercités Paris-Cherbourg	Analyse > Effets de la LOM pour la ligne intercités Paris-Cherbourg.
Question publiée au JO le : 26/11/2019 Réponse publiée au JO le : 13/07/2021 page : 5627 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 Date de signalement : 28/01/2020		

Texte de la question

M. Fabrice Le Vigoureux alerte M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les dysfonctionnements fréquents rencontrés par les usagers de la ligne intercités Paris-Cherbourg. Grâce au vote du projet de loi d'orientation des mobilités (dite « loi LOM »), le principal objectif de la politique ferroviaire française devrait basculer du « tout TGV » vers l'amélioration de la qualité de service pour les usagers et la maintenance du réseau ferroviaire. Dans cette perspective, la ligne Paris-Cherbourg doit faire l'objet d'une attention particulière. Depuis le 1er janvier 2019, les trains de cette ligne cumulent près de 1 000 heures de retard pour un taux de ponctualité en-deçà de 70 %, contre 87 % à l'échelle nationale ! En cause, des infrastructures souvent usées et une nouvelle grille horaire mal adaptée aux réalités des mobilités pendulaires de la région. Tant et si bien qu'un trajet Paris-Caen, par exemple, prend aujourd'hui plus de temps que dans les années 1970. À terme, cette situation risque d'affecter l'attractivité des villes desservies, et, par conséquent, l'activité économique locale. Aussi, il souhaite qu'il puisse apporter les réponses les plus précises possibles aux trois questions suivantes : premièrement, quels bénéfices la ligne Cherbourg-Paris peut-elle attendre de l'engagement, pris dans le cadre de la loi « LOM », d'un redéploiement des crédits du ferroviaire vers la maintenance et l'entretien des lignes intercités et régionales ? Deuxièmement, quel serait le phasage prévisionnel des travaux sur la ligne Paris-Cherbourg, notamment ceux relatifs au saut de mouton Saint-Lazare et au tronçon Paris-Mantes ? Enfin, il lui demande quelles seraient les modalités de livraison des rames neuves pour cette ligne (calendrier, montant de l'apport financier consenti par l'État).

Texte de la réponse

Conformément aux préconisations de la mission parlementaire « TET d'avenir », la ligne Paris-Caen-Cherbourg reliant Paris et la Normandie a été reprise par la région Normandie à compter du 1er janvier 2020. C'est donc la région qui assure désormais le rôle d'autorité organisatrice de l'ensemble des trains assurant cette relation. La qualité de service de ces lignes n'a effectivement pas été satisfaisante ces dernières années. L'âge avancé du matériel roulant est la première cause des dysfonctionnements. Ce dernier arrive en fin de vie et malgré les plans de maintenance, il subit de trop nombreuses avaries et est devenu sensible aux moindres aléas. À cela s'ajoutent les difficultés de production au niveau de la gare de Paris-Saint-Lazare ainsi que de trop nombreux dérangements des infrastructures. Constatant ces nombreux problèmes, l'Etat a demandé à la SNCF de revoir ses plans d'actions et de

trouver des solutions durables pour améliorer la robustesse du service. Ainsi, SNCF Mobilités a réorganisé la production et la maintenance, tandis que SNCF Réseau a revu la planification des services ferroviaires à Paris-St-Lazare afin d'assurer les départs à l'heure. Malgré une amélioration au premier semestre 2019, la qualité de service est restée encore fragile et sujette au moindre aléa jusqu'à la fin de l'année 2019. L'arrivée des nouveaux matériels roulants dès le mois de janvier 2020, conjuguée à la mutualisation de la production au sein d'une même entité régionale, permet d'envisager une diminution significative des dysfonctionnements. Ces nouvelles rames sont financées par l'État, par le biais de l'AFITF, à hauteur de 720 M€. Sur les 35 rames commandées, 18 ont été livrées à fin 2020. Les 17 autres rames doivent être livrées progressivement entre janvier et juillet 2021. Concernant la régénération nécessaire des infrastructures, l'État et la région se sont engagés à confirmer leurs efforts financiers consacrés aux transports ferroviaires dans le cadre de la revoyure des CPER de Haute-Normandie et de Basse-Normandie et du CPIER « Vallée de la Seine ». Par ailleurs, les opérations de désaturation de la gare Paris-Saint-Lazare et la réalisation des travaux d'infrastructures sur la section Paris-Mantes qui s'inscrivent dans le cadre plus global du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), intégré dans la priorisation des investissements ferroviaires de la loi d'orientation des mobilités (LOM) ont notamment pour objectif de résoudre les problèmes liés à la densité du trafic ferroviaire à l'approche de Paris-Saint-Lazare, qui perturbe les circulations et génère de trop nombreux retards de trains. Dans ce cadre, une démarche d'analyse de la valeur a récemment été engagée avec l'ensemble des partenaires concernant le projet de « saut-de-mouton » en avant-gare de Paris-Saint-Lazare afin d'optimiser le calendrier et les conditions de réalisation de cet ouvrage permettant, à terme, de décroiser les flux entre les trains franciliens et les trains normands. Les conclusions de cette démarche sont attendues à l'automne prochain en vue d'engager les études d'avant-projet d'ici la fin de l'année 2021. En outre, les études de recherche d'un tracé de référence au sein de la zone de passage préférentiel retenue pour la LNPN entre Paris et Mantes devraient prochainement débiter sur la base de la convention de financement conclue entre l'État, la Région Île-de-France, la Région Normandie et SNCF Réseau et Gares et Connexions. Le calendrier actuel de ces études vise l'organisation de l'enquête publique à l'horizon 2025 pour permettre l'engagement des travaux à l'horizon 2030. Enfin, le déploiement du système GSM-R de télécommunications radio entre le sol et le train est un enjeu prioritaire pour améliorer les conditions d'exploitation de la ligne Paris – Mantes – Evreux – Lisieux – Caen – Cherbourg en matière de régularité et de sécurité notamment. L'État a ainsi mis en 2020 l'ensemble des moyens financiers nécessaires pour garantir la mise en service de cette technologie à horizon 2023 sur la section Lisieux – Cherbourg et à horizon 2024 sur la section Mantes – Lisieux.