



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>25345</b>	<b>De Mme Sonia Krimi ( La République en Marche - Manche )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports ferroviaires</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Ligne Cherbourg-Paris délaissée par la SNCF et l'État.</b>	<b>Analyse &gt; Ligne Cherbourg-Paris délaissée par la SNCF et l'État..</b>
Question publiée au JO le : <b>17/12/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/08/2020</b> page : <b>5503</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de signalement : <b>18/02/2020</b>		

### Texte de la question

Mme Sonia Krimi attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la ligne Cherbourg-Paris délaissée par la SNCF et les pouvoirs publics depuis plusieurs décennies. Les usagers et les élus locaux constatent les retards persistants et nombreux, les moyens sous dimensionnés pour assurer un cadencement suffisant et une meilleure régularité. Ils subissent le désengagement croissant de tous, notamment à travers la nouvelle suppression d'un guichet à Cherbourg en Cotentin. L'attractivité de la Normandie et du Nord Cotentin nécessite des investissements de l'État à la hauteur du retard pris par rapport à tous les autres territoires de France. Elle lui demande quelles actions il compte engager pour que le Nord Cotentin et ses habitants soient enfin respectés.

### Texte de la réponse

En vertu du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, il incombe désormais à la Région de piloter les prestations confiées à la SNCF, en pleine responsabilité. L'âge avancé du matériel roulant a entraîné des dysfonctionnements. Ce dernier arrive en fin de vie malgré les plans de maintenance. C'est pourquoi, en transférant les lignes à la Région, l'Etat a financé le renouvellement complet des trains. 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 problèmes, l'Etat a demandé à la SNCF de revoir ses plans d'actions et de trouver des solutions durables pour améliorer la robustesse de l'infrastructure. Ainsi, SNCF Réseau a revu sa planification à Paris-St-Lazare afin d'assurer les départs à l'heure. Malgré une amélioration au premier semestre 2019, la qualité de service reste encore sujette au moindre aléa. L'arrivée des nouveaux matériels roulants à compter du mois de janvier 2020, conjuguée à la mutualisation de la production au sein d'une même entité régionale, devrait permettre d'envisager une diminution significative des dysfonctionnements. Les nouvelles rames sont financées par l'État, par le biais de l'AFITF, à hauteur de 720 M€. 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 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. Ces



travaux 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) et confirmé dans son intégralité dans la décision ministérielle du 13 février 2020. 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. L'État mettra les 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.