

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>25670</b>	De Mme Jacqueline Dubois ( La République en Marche - Dordogne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transports		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports
<b>Rubrique &gt;</b> transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Référentiels pour la rénovation des « petites » lignes de chemin de fer	<b>Analyse &gt;</b> Référentiels pour la rénovation des « petites » lignes de chemin de fer.
Question publiée au JO le : <b>31/12/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/01/2022</b> page : <b>206</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b>		

### Texte de la question

Mme Jacqueline Dubois attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la problématique de la rénovation des lignes secondaires du réseau ferré. Des travaux d'ampleur doivent être engagés pour le maintien ou la restauration d'une activité régulière et attractive pour les voyageurs sur de nombreuses « petites » lignes rurales exploitées par la SNCF. Ils sont cependant extrêmement coûteux. Des associations d'usagers travaillant sur ces questions comme « Périgord Rail plus » estiment que les contraintes imposées pour leur rénovation ne sont pas adaptées à la vitesse qui serait utile pour ces lignes rurales. En effet, les référentiels techniques et réglementaires qui leur sont appliqués sont identiques à ceux prévus pour des trains circulant à 160 km/h. Elles proposent que de nouveaux référentiels, moins contraignants et plus adaptés à la vitesse sur les petites lignes (jusqu'à 120 km/h) et un cahier des charges allégé soient mis en place avec par exemple des épaisseurs et des caractéristiques du ballast ainsi que des techniques de pose des rails particulières. Cela abaisserait de façon conséquente le montant des travaux à engager et faciliterait leur mise en œuvre sans impact sur la sécurité. Elle lui demande si une réflexion est envisagée pour une telle évolution.

### Texte de la réponse

Alors que les lignes de desserte fine du territoire ont souffert d'un manque d'investissements chronique au cours des dernières décennies, le Gouvernement a fait de leur remise en état une des priorités de sa politique ferroviaire. Près de 7 milliards d'euros sont prévus à cet effet dans la prochaine décennie. L'État a également adopté diverses mesures visant à permettre la mise en œuvre de modalités de gestion des infrastructures ferroviaires tenant compte des spécificités de ces lignes, et donc moins coûteuses. Ainsi, le décret d'application de l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités a été publié fin décembre 2020, de façon à permettre le transfert de gestion de lignes de desserte fine du territoire, ou le transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, aux autorités organisatrices de transport qui en font la demande. Les régions bénéficiaires de tels transferts pourront assumer, ou confier au prestataire de leur choix, la gestion des lignes concernées. Cela leur permettra d'adapter les méthodes de conception, de maintenance et d'exploitation aux caractéristiques de ces infrastructures et aux besoins de transport des territoires desservis. Elles pourront, pour ce faire, s'appuyer sur le guide méthodologique établi par SNCF Réseau en 2018, et régulièrement enrichi depuis, visant à recenser les solutions innovantes envisageables en matière de gestion des lignes peu circulées. Par ailleurs, les autorités organisatrices peuvent également faire le choix d'autres gestionnaires d'infrastructure et demander à la Commission européenne de déroger au principe de



séparation du gestionnaire d'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire si cela est susceptible de faire baisser les coûts. Une demande en ce sens a ainsi, par exemple, été adressée à la Commission européenne fin 2020 concernant des lignes ne représentant qu'une faible importance stratégique pour le marché ferroviaire européen au sens de la directive 2012-34. En outre, afin d'alléger les contraintes réglementaires imposées aux gestionnaires de ces infrastructures, l'État va engager prochainement une concertation avec le secteur ferroviaire afin de créer un régime adapté et proportionné aux usages sur les lignes de desserte fine du territoire comme le prévoit la directive interopérabilité pour les lignes d'intérêt strictement local. Enfin, le Gouvernement soutient très activement la recherche et l'innovation dans le domaine des trains dits légers voire très légers. Sont associés à ces échanges les services de l'État, de SNCF, des régions, ainsi que les acteurs impliqués dans le développement de ces innovations et les associations ferroviaires.