



15ème législature

Question N° : 274	De M. Damien Pichereau (La République en Marche - Sarthe)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Vétusté lignes ferroviaires secondaires	Analyse > Vétusté lignes ferroviaires secondaires.
Question publiée au JO le : 25/07/2017 Réponse publiée au JO le : 17/10/2017 page : 5017 Date de signalement : 10/10/2017		

Texte de la question

M. Damien Pichereau attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la vétusté croissante des lignes ferroviaires secondaires, de type TER. En effet, la ligne Alençon - Le Mans, traversant sa circonscription en est l'exemple parfait. Les nécessaires travaux de modernisation des voies, notamment des traverses, occasionnent de nombreux retards et ralentissements, la vitesse des trains passant sur certains tronçons de 140 à 70 km/h. La SNCF, avec l'aide de l'État, a beaucoup investi sur le réseau à grande vitesse sur l'ensemble du territoire, et notamment l'Ouest par le biais du TGV Atlantique alors même que seuls 2 % des 5 milliards de trajets effectués par an sur le réseau SNCF sont effectués en TGV. Néanmoins, le problème rencontré en Sarthe n'est pas unique, et de nombreux usagers de TER ou trains intercity rencontrent les mêmes désagréments partout en France. Aussi, conscient de la réduction des dépenses envisagé par le Gouvernement, il lui demande si elle prévoit d'établir un projet en termes d'investissement sur le réseau ferroviaire national français.

Texte de la réponse

Si la priorité en matière d'investissements ferroviaires a pendant longtemps été donnée aux projets de lignes nouvelles, au détriment de l'entretien des infrastructures existantes, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Depuis déjà plusieurs années et notamment à la suite des conclusions des rapports de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) concernant l'état du réseau ferroviaire français, 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 le réseau ferroviaire ne connaisse plus une dégradation inexorable de son état et permettre son rajeunissement afin, notamment, de garantir le maintien d'un haut niveau de performance ferroviaire et de qualité de service offert aux entreprises ferroviaires. C'est dans cet esprit que le contrat pluriannuel 2017-2026 entre l'État et SNCF Réseau avait été conclu le 20 avril 2017. Ce contrat détermine notamment les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau ferré national et confirme la priorité accordée au renouvellement du réseau. Il a prévu ainsi une poursuite de l'augmentation très importante des investissements de renouvellement, qui ont déjà été portés de 500 millions d'euros en 2005 à plus de 2,5 milliards d'euros par an aujourd'hui, jusqu'à atteindre à 3 milliards d'euros annuels en 2020. Compte tenu de l'ampleur des besoins au regard des moyens disponibles, il a été nécessaire, malgré cet effort extrêmement conséquent, de définir des priorités. Afin de maximiser l'impact des investissements réalisés, la priorité a donc été donnée par l'État et SNCF Réseau au renouvellement du réseau structurant, soit le plus circulé. Les investissements concernant la rénovation des lignes classées UIC 7 à 9 ont quant à eux vocation à être financés dans le cadre des contrats de plan État-région. Sur ces lignes, l'implication de toutes les parties prenantes est importante. Ainsi, il



appartient aux collectivités territoriales et notamment aux régions, autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux, mais aussi, le cas échéant, aux départements concernés, d'identifier les réponses les plus pertinentes, notamment au plan économique, à apporter en termes de mobilité durable en fonction des caractéristiques des territoires. S'agissant de la ligne Alençon-Le Mans, l'état de la ligne a effectivement nécessité la mise en place de ralentissements. Une expertise complète de la ligne est en cours afin d'établir un bilan robuste de son état et de disposer d'une évaluation du montant des travaux nécessaires pour une remise en performance nominale. Cette étape, qui ne sera finalisée que d'ici la fin de l'année est un préalable nécessaire avant le lancement de toute réflexion et négociation sur sa remise à niveau. Ces transports qui font partie des transports du quotidien seront au coeur des Assises de la mobilité.