

15ème législature

Question N° : 656	De Mme Valérie Beauvais (Les Républicains - Marne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Réseau secondaire SNCF - TER	Analyse > Réseau secondaire SNCF - TER.
Question publiée au JO le : 08/08/2017 Réponse publiée au JO le : 26/12/2017 page : 6769 Date de renouvellement : 28/11/2017		

Texte de la question

Mme Valérie Beauvais 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. 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. De même, le mauvais état de certaines lignes ou ouvrages d'art nécessite la réduction de la vitesse des trains. La SNCF, avec l'aide de l'État, a beaucoup investi sur le réseau à grande vitesse sur l'ensemble du territoire alors même que seuls 2 % des 5 milliards de trajets effectués par an sur le réseau SNCF sont effectués en TGV. En conséquence, malgré la réduction de la dépense envisagée par le Gouvernement, il lui demande si elle prévoit d'établir un projet en termes d'investissement sur le réseau ferroviaire secondaire français.

Texte de la réponse

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. Toutefois, 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 pour permettre au contraire une réduction de l'âge moyen de ses composantes : cela permettra, notamment, de garantir le maintien d'un haut niveau de performance ferroviaire et de qualité de service offert aux entreprises ferroviaires, et ce au bénéfice de leurs usagers. C'est dans cet esprit que le contrat pluriannuel 2017-2026 entre l'État et SNCF Réseau, prévu par la loi no 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, a 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 prévoit ainsi que l'effort engagé sera amplifié dans les années à venir : les montants consacrés annuellement à la régénération du réseau, qui sont d'ores et déjà passés de 1 milliard d'euros par an en 2007 à plus de 2,6 milliards d'euros aujourd'hui, continueront à croître jusqu'à atteindre près de 3 milliards d'euros annuels en 2020. Toutefois, en dépit de cet effort extrêmement conséquent, il a été nécessaire, au vu de l'ampleur des besoins, de hiérarchiser les opérations à réaliser et les montants à y consacrer par le gestionnaire d'infrastructure. 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, afin que ces efforts puissent bénéficier au maximum d'usagers. S'agissant des lignes classées UIC 7 à 9, et n'appartenant donc pas au réseau structurant, le gestionnaire d'infrastructure ne pourra contribuer au financement de leur renouvellement qu'à hauteur des économies de maintenance liées à ces opérations : une



implication de l'ensemble des parties prenantes sera par conséquent nécessaire pour permettre la prise en compte du renouvellement des lignes voyageurs peu circulées dans le cadre des contrats de plan État-Régions ou dans celui de la régénération des « capillaires fret ». Il est prévu que SNCF Réseau poursuive son action en faveur de la mobilisation des acteurs territoriaux afin de trouver des solutions au cas par cas, et de financer les opérations nécessaires pour répondre aux besoins en termes de mobilité durable des personnes et des marchandises sur les territoires concernés. Enfin, en fonction des performances et des fonctionnalités attendues sur ces lignes du réseau de desserte fine, les modalités de leur rénovation par le gestionnaire d'infrastructure seront adaptées afin de poursuivre l'effort de réduction des coûts d'ores et déjà engagé.