



## 16ème législature

<b>Question N° : 11919</b>	<b>De M. Thomas Portes</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Seine-Saint-Denis )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Fermeture de la voie unique à trafic restreint Provins - Villiers-Saint- Georges	<b>Analyse</b> > Fermeture de la voie unique à trafic restreint Provins - Villiers-Saint-Georges.
Question publiée au JO le : <b>03/10/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/06/2024</b> page : <b>4939</b> Date de changement d'attribution : <b>05/03/2024</b>		

### Texte de la question

M. Thomas Portes appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la fermeture de la voie unique à trafic restreint (VUTR) Provins - Villiers-Saint-Georges. Cette voie, seule ligne capillaire d'Île-de-France, utilisée pour le passage de marchandises, vient d'être fermée pour des raisons de vétusté dues à un manque d'investissement, ne permettant plus d'assurer la sécurité des passages des trains de fret. Cela va avoir comme conséquence directe un report modal inversé du rail vers la route, afin d'assurer la continuité de l'approvisionnement du chargeur. Cette VUTR permettait la desserte du silo Cérésia à Beauchery-Saint-Martin (Seine-et-Marne) à raison de 30 000 tonnes de marchandises par an. Alors que la transition écologique nécessite des investissements massifs dans le secteur du rail et que la région concernée par cette fermeture est déjà victime d'une saturation du réseau routier, il est impensable d'abandonner les rénovations nécessaires à la réouverture de cette VUTR. M. le député rappelle à M. le ministre que cette situation s'inscrit dans le contexte particulier dans lequel se trouve le fret français, faisant actuellement l'objet d'une commission d'enquête approfondie menée par la Commission européenne qui risque d'entraîner la discontinuité de l'entreprise historique Fret SNCF. Cette volonté de liquider le fret français est en contradiction flagrante avec les objectifs climatiques de l'Union européenne, le report modal du transport de marchandises de la route vers le rail étant une condition essentielle à la baisse des émissions de gaz à effet de serre. Il faut rappeler également que le transport reste le seul secteur pour lequel les émissions continuent d'augmenter depuis 1990 et que de cette situation a découlé l'objectif de doublement de la part de fret ferroviaire pour 2050 de la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission européenne, publiée en juillet 2021. Dans ce cadre et alors que M. le ministre a rappelé l'objectif fixé par la loi dite « climat et résilience » de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030 lors de la commission d'enquête parlementaire sur la libéralisation du fret français, il lui demande de se pencher sur la situation de la VUTR Provins - Villiers-Saint-Georges, afin de trouver les investissements nécessaires à la rénovation de cette ligne dont l'utilité dans le report modal est évidente.

### Texte de la réponse

Les lignes dites « capillaires fret », lignes du réseau ferroviaire accueillant uniquement du trafic fret, sont une composante essentielle du réseau ferré national. Elles contribuent à la desserte fine des territoires et sont la source de plus de 20% du fret ferroviaire. L'État a lancé depuis 2015 un plan d'actions de pérennisation de ces lignes, dont



le linéaire exploité représente plus de 2000 km actuellement. Ainsi, entre 2015 et 2020, l'État a consacré 10 M€ par an au financement des investissements de régénération des infrastructures capillaires fret, aux côtés des collectivités territoriales et des chargeurs. Les opérations ainsi cofinancées sur cette période par l'État ont permis de régénérer plus de 1000 km de lignes capillaires fret. Pour répondre au financement des nombreuses opérations à engager à court terme, l'État a mobilisé dans le cadre du plan de relance un montant complémentaire de 65 M€ sur la période 2021-2022, en plus des 10 M€ déjà consacrés annuellement à ces investissements. Cette enveloppe supplémentaire a permis de financer la régénération d'un linéaire de lignes dépassant les 600 km. Cet effort sera poursuivi et accentué dans le cadre des volets mobilité 2023-2027 des contrats de plan Etat-région (CPER). Cette intervention est toutefois conditionnée à la mobilisation et au soutien financier des autres acteurs, au premier rang desquels les régions, mais également les autres collectivités locales compétentes en matière de développement économique et les chargeurs. Concernant la ligne Provins-Villiers-Saint-Georges, le chargeur qui l'utilisait de longue date ne l'exploite plus depuis le début de l'année 2023. SNCF Réseau a décidé sa fermeture en septembre 2023 pour des raisons de sécurité, à la suite de la dégradation de la ligne. En l'absence d'un besoin avéré de desserte de fret ferroviaire sur cette ligne et en l'absence d'un tour de table bouclé avec les différentes parties prenantes, le financement d'études pour les travaux de régénération et de travaux d'urgence pour sa remise en exploitation n'a pas été inscrit au protocole CPER 2023-2027 en Île-de-France.