



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question écrite n° 68434

Texte de la question

M. Georges Ginesta attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le récent rapport que la Cour des comptes a consacré au transport ferroviaire à grande vitesse (TGV) en France. À cette occasion, elle suggère de concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau par rapport aux projets de développement et améliorer le pilotage de la prestation d'entretien du réseau ferroviaire par le gestionnaire d'infrastructure. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui indiquer les suites qu'il entend donner à cette recommandation de la Cour des comptes.

Texte de la réponse

À la suite des audits Rivier de 2005 et 2012 portant sur l'état du réseau ferré national, le Gouvernement poursuit une politique volontariste de rénovation du réseau. Afin de rattraper un retard accumulé sur près de 30 ans, le volume des investissements de régénération et de modernisation du réseau existant est en constante augmentation et restera une priorité pour les prochaines années afin de pérenniser l'infrastructure et de garantir ses performances. Cette stratégie de rénovation du réseau existant est d'ailleurs confirmée par le récent rapport de la Cour des comptes invitant à consacrer plus de moyens au réseau existant. Depuis 2013, afin de répondre aux enjeux de pérennité, de capacité et de régularité du réseau ferroviaire national, SNCF Réseau développe un grand plan de modernisation du réseau (GPMR), accentuant notamment l'effort sur la régénération du réseau le plus densément circulé. Concrètement, il s'agit d'un projet structurant mobilisant depuis de nombreux mois l'ensemble des composantes du gestionnaire de l'infrastructure et dont les objectifs sont de se doter d'une vision durable du réseau orientée vers la performance et partagée par tous les acteurs, de renforcer une politique industrielle de l'infrastructure privilégiant le renouvellement à l'entretien courant, de moderniser l'exploitation ferroviaire et d'adopter une approche systémique des problématiques rencontrées. Ce sont ainsi au moins 2,5 milliards d'euros par an qui seront consacrés à la régénération du réseau, en traitant en priorité le réseau structurant au service du plus grand nombre des usagers des trains du quotidien. Le secrétariat d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a approuvé les lignes directrices du projet du gestionnaire de l'infrastructure le 3 octobre 2013, en lui demandant de décliner sur les territoires ce plan, en concertation avec les parties prenantes et notamment les conseils régionaux. La déclinaison territoriale et méthodologique du GPMR doit être parachevée en 2015 ; elle sera fondée sur les schémas directeurs d'axes et d'étoiles ferroviaires en cours d'élaboration. Cette déclinaison se fera en cohérence avec la mise au point des CPER 2015-2020, de manière à mobiliser les synergies entre régénération du réseau et les projets de développement et d'amélioration de celui-ci qui seront inscrits aux CPER. Le projet GPMR a d'ailleurs vocation à nourrir la constitution du premier contrat État - SNCF Réseau qui définira pour les 10 années à venir les niveaux de performance attendus du réseau ferroviaire et les moyens à consacrer par SNCF Réseau pour y parvenir. Conformément au souhait du Gouvernement inscrit dans la loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014 de renforcer le rôle de stratège de l'État en matière ferroviaire, le contrat déterminera les orientations permettant au futur gestionnaire d'infrastructure unifié de disposer d'une feuille de route claire pour la mise en oeuvre

opérationnelle du GPMR. Par ailleurs, dans un contexte marqué par les accidents de Bretigny-sur-Orge et Denguin, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a rappelé en septembre dernier, à l'occasion d'une visite à l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), à Amiens, que la maintenance doit être la priorité stratégique du nouveau groupe SNCF, et tout particulièrement du gestionnaire de l'infrastructure, comme enjeu de sécurité et de qualité de service. Ces orientations pour la rénovation du réseau et la sécurité ferroviaire interviennent dans un contexte contraint en termes de ressources humaines qui pourrait conduire à décaler dans le temps certains investissements de développement, au bénéfice d'investissements de maintenance et de régénération. La réunification des acteurs de la maintenance ferroviaire autour d'un gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau, permettra de mieux partager les besoins de maintenance à long terme et de faire face aux défis du développement et de l'entretien du réseau ferré.

Données clés

Auteur : [M. Georges Ginesta](#)

Circonscription : Var (5^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68434

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 novembre 2014](#), page 9234

Réponse publiée au JO le : [24 février 2015](#), page 1378