Communiqué de Presse

CP02749 du 19 novembre 2026
Nombre de pages : 3
Validé pour communication le 19 novembre 2026

Menace de fermeture sur le tram-train T14 : l'ERSF alerte sur les conséquences d'une modernisation restée incomplète (Seine-Saint-Denis)



Communiqué
En date du 19 novembre 2026

Menace de fermeture sur le tram-train T14 : l'ERSF alerte sur les conséquences d'une modernisation restée incomplète (Seine-Saint-Denis)

Paris, le 19 novembre 2026

Récemment constitué, l'ERSF souhaite prendre position pour la première fois sur la situation préoccupante du tram-train T14, qui relie Esbly à Crécy-la-Chapelle, en Seine-et-Marne.

Cette ligne, anciennement une branche de la ligne P avant la mise en concurrence, d'environ dix kilomètres dessert notamment Montry, Saint-Germain-sur-Morin et Crécy-la-Chapelle. Empruntée quotidiennement par près de 1 000 voyageurs, elle constitue un moyen de transport essentiel pour rejoindre Esbly, la ligne P et, au-delà, les principaux pôles d'activité du territoire.

Si sa fréquentation reste modeste à l'échelle du réseau francilien, son rôle est loin d'être secondaire pour les habitants de la vallée du Grand Morin. Une ligne peu fréquentée ne devient pas inutile pour autant. Elle peut au contraire représenter le seul lien ferroviaire structurant d'un territoire.

Un rapport particulièrement préoccupant
Une expertise interne réalisée en février 2026 par SNCF Réseau fait apparaître d'importantes dégradations de l'infrastructure. Selon les éléments rendus publics, 3 127 mètres de rails seraient affectés, notamment par des défauts dits de « squat », provoqués par les contacts répétés entre les roues et le rail. L'âge moyen des rails concernés remonterait à 1952.

Le rapport préconiserait leur remplacement avant le 20 novembre 2026. En l'absence de financement permettant d'engager cette opération, une limitation temporaire de vitesse à 40 km/h serait mise en place, alors que les circulations peuvent actuellement atteindre 100 km/h. Sans travaux financés en 2027, l'arrêt de la ligne ferait partie des scénarios envisagés.

L'ERSF ne remet naturellement pas en cause l'application d'une limitation de vitesse lorsque l'état de l'infrastructure l'impose. La sécurité des voyageurs et des personnels doit rester prioritaire. Aucun temps de parcours et aucun objectif de performance ne sauraient justifier le maintien d'une vitesse devenue incompatible avec les préconisations techniques.

Notre inquiétude porte davantage sur le risque de voir cette mesure temporaire se prolonger faute de travaux. Une limitation durable pourrait dégrader les temps de parcours, réduire l'attractivité de la ligne, détourner progressivement les voyageurs puis servir d'argument à une remise en cause de la desserte.
Une limitation temporaire de vitesse doit permettre de sécuriser les circulations dans l'attente des travaux. Elle ne doit pas devenir le premier acte d'un abandon progressif.

Une fermeture qui pénaliserait directement le territoire
La perspective d'une fermeture, même conditionnelle, ne peut être considérée comme une simple hypothèse technique. Elle aurait des conséquences directes pour les habitants des communes desservies et renforcerait leur dépendance à la voiture. Île-de-France Mobilités affirme qu'aucune fermeture n'est prévue et renvoie la réalisation des travaux d'infrastructure à SNCF Réseau. Cette volonté annoncée de maintenir la ligne constitue un signal positif, mais elle devra être accompagnée d'une solution concrète concernant le financement et la programmation du renouvellement des rails.

L'ERSF ne souhaite pas désigner artificiellement un responsable unique dans une organisation où l'exploitation, la gestion de l'infrastructure, la définition de l'offre et le financement relèvent de plusieurs acteurs.

Il serait notamment injustifié de faire porter à SNCF Réseau l'intégralité de la responsabilité d'une situation héritée de plusieurs décennies de sous-investissement. Le gestionnaire d'infrastructure a précisément identifié les dégradations, formulé des préconisations de sécurité et signalé la nécessité d'engager des travaux.

Le problème réside désormais dans la capacité collective des institutions concernées à transformer ce constat technique en décision politique et financière.

Une mise en concurrence qui n'a pas modernisé l'infrastructure
Depuis mars 2025, l'ancienne branche Esbly–Crécy-la-Chapelle de la ligne P est exploitée sous l'appellation T14 par Stretto, groupement constitué par Keolis (51%) et SNCF Voyageurs (49%). Le lot ferroviaire 1 comprenant les lignes de tram-train T4, T11 et T14 avait été attribué en octobre 2023 dans le cadre de l'ouverture à la concurrence organisée par Île-de-France Mobilités.

L'ERSF exprime depuis sa création une certaine réserve à l'égard de cette évolution du modèle ferroviaire francilien. La situation du T14 montre surtout les limites d'une transformation concentrée sur le changement de contrat et d'opérateur. Une nouvelle organisation commerciale ne rénove pas automatiquement les voies, ne remplace pas les rails et ne garantit pas à elle seule la pérennité d'une desserte.

Il serait inexact de prétendre que la mise en concurrence a provoqué la dégradation de rails dont certains remontent aux années 1950. Il serait tout aussi réducteur de présenter le passage à la concurrence comme une modernisation réussie alors que l'infrastructure nécessaire au service se trouve aujourd'hui menacée.

Changer le nom de la ligne et les conditions de son exploitation ne remplace pas les rails.
L'ouverture à la concurrence aurait dû s'accompagner d'une évaluation complète et transparente de l'état de l'infrastructure, des investissements nécessaires et des moyens permettant de garantir l'exécution du service pendant toute la durée du contrat.
Confier l'exploitation d'une ligne à un nouvel opérateur alors que son infrastructure approche d'un niveau de dégradation susceptible d'imposer une limitation majeure de vitesse, puis éventuellement son arrêt, révèle une incohérence profonde dans la planification du transport public.

La responsabilité particulière de l'autorité organisatrice
En sa qualité d'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités définit l'offre, attribue les contrats d'exploitation et présente la mise en concurrence comme un moyen d'améliorer le service rendu aux voyageurs.

Cette fonction lui confère une responsabilité particulière dans la coordination des différents acteurs et dans l'anticipation des conditions nécessaires au maintien des dessertes, même lorsque le financement direct des travaux d'infrastructure ne relève pas exclusivement de sa compétence.

L'ERSF considère que l'ouverture à la concurrence ne doit pas aboutir à fragmenter les responsabilités au point que les voyageurs ne sachent plus vers qui se tourner lorsque l'avenir de leur ligne est menacé.

L'existence de plusieurs intervenants ne doit pas conduire chacun d'entre eux à renvoyer la question vers un autre. L'autorité organisatrice, l'exploitant, le gestionnaire d'infrastructure, la Région et l'État doivent être capables de coordonner leurs décisions lorsqu'une desserte ferroviaire se retrouve en difficulté.

La concurrence devait, selon ses promoteurs, "améliorer le pilotage des transports".
La situation du T14 constitue désormais une occasion concrète de démontrer que ce modèle est également capable d'assurer la préservation d'une ligne lorsque son infrastructure nécessite des investissements urgents.

Conscient de sa création récente et de la nécessité de construire progressivement sa légitimité, l'ERSF n'entend pas se substituer aux autorités publiques, aux gestionnaires d'infrastructure ou aux exploitants. Notre rôle est d'observer, de documenter, de sensibiliser et de participer au débat public sur la sécurité, la qualité et l'avenir des transports ferroviaires et guidés.

Département Communications & Relations Presse
DCRP ERSF


ersf