



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ligne Paris Granville
Question orale n° 1123

Texte de la question

M. Jean-Claude Lenoir appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la ligne SNCF Paris-Granville. Le conseil régional de Basse-Normandie vient d'investir plus d'un milliard de francs pour moderniser cette ligne et la doter de nouveaux matériels. Or, malgré cet effort considérable, jamais les dysfonctionnements n'ont été aussi nombreux et les retards si importants. Ils atteignent souvent une heure, voire davantage. Récemment, un train est même resté en gare. S'agissant de la plus petite des grandes lignes, il est à craindre que la SNCF s'en désintéresse et se contente d'y consacrer le minimum de moyens. Il incombe à l'Etat, actionnaire de la SNCF, d'assumer ses responsabilités et de veiller à ce que l'entreprise respecte ses obligations en matière d'aménagement du territoire et d'égalité d'accès des citoyens aux services publics. En conséquence, il souhaiterait avoir l'assurance que toutes les dispositions seront prises rapidement pour assurer un retour à la normale et pour faire en sorte que la ligne Paris-Granville soit traitée comme l'ensemble des grandes lignes.

Texte de la réponse

Mme la présidente. M. Jean-Claude Lenoir a présenté une question, n° 1123, ainsi rédigée:

«M. Jean-Claude Lenoir appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la ligne SNCF Paris-Granville. Le conseil régional de Basse-Normandie vient d'investir plus d'un milliard de francs pour moderniser cette ligne et la doter de nouveaux matériels. Or, malgré cet effort considérable, jamais les dysfonctionnements n'ont été aussi nombreux et les retards si importants. Ils atteignent souvent une heure, voire davantage. Récemment, un train est même resté en gare. S'agissant de la plus petite des grandes lignes, il est à craindre que la SNCF s'en désintéresse et se contente d'y consacrer le minimum de moyens. Il incombe à l'Etat, actionnaire de la SNCF, d'assumer ses responsabilités et de veiller à ce que l'entreprise respecte ses obligations en matière d'aménagement du territoire et d'égalité d'accès des citoyens aux services publics. En conséquence, il souhaiterait avoir l'assurance que toutes les dispositions seront prises rapidement pour assurer un retour à la normale et pour faire en sorte que la ligne Paris-Granville soit traitée comme l'ensemble des grandes lignes.»

La parole est à M. Jean-Claude Lenoir, pour exposer sa question.

M. Jean-Claude Lenoir. Monsieur le secrétaire d'Etat au patrimoine et à la décentralisation culturelle, j'ai bien compris que M. Gaysot était aujourd'hui en Espagne et je vous remercie de bien vouloir me faire part des éléments de réponse qu'il n'aura pas manqué de vous fournir.

Ma préoccupation, que partagent mes collègues parlementaires de l'Orne - je citerai Sylvia Bassot et Yves Deniaud -, porte sur l'avenir de la ligne Paris-Granville.

La relance du transport ferroviaire était à l'ordre du jour du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire que le Premier ministre a présidé jeudi dernier. Je me réjouis que l'Etat ait décidé d'investir davantage de moyens en faveur du rail. Toutefois, je voudrais être sûr que l'ensemble des grandes lignes bénéficieront bien de cet effort et qu'il ne s'agira pas, en fin de compte, de promouvoir un train à deux vitesses. Or, si j'en juge par ce qui se passe dans ma région, la question se pose vraiment.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je veux ici vous faire part de mes vives inquiétudes concernant la ligne Paris-Granville. Cette ligne relie le département de l'Orne et le Sud-Manche à la région parisienne. Elle dessert des bassins industriels importants, comme L'Aigle, Argentan ou Flers. Cette liaison leur est d'autant plus vitale qu'ils souffrent déjà d'une infrastructure routière défailante; à cet égard, l'Etat ne remplit pas ses devoirs vis-à-vis de la nationale 26.

La ligne Paris-Granville constitue donc un véritable poumon pour les régions traversées. Elle représente un enjeu majeur pour le développement économique du sud de la Normandie. C'est si vrai que le conseil régional de Basse-Normandie a décidé d'investir des sommes colossales pour assurer l'avenir de cette liaison ferroviaire dont il faut rappeler qu'elle aurait été condamnée à disparaître si la région ne s'était pas mobilisée pour la sauver. Modernisation de la voie, acquisition de nouveaux automoteurs en remplacement des anciennes motrices diesel devenues obsolètes: au total, il en a coûté près d'un milliard et demi de francs aux contribuables locaux.

Ces investissements étant à présent achevés, les usagers étaient en droit d'attendre une nette amélioration du service. Or non seulement les améliorations attendues ne sont pas au rendez-vous, mais jamais les dysfonctionnements n'ont été aussi nombreux, ni les retards - quasi quotidiens - aussi importants qu'aujourd'hui: une demi-heure, trois quarts d'heure, voire une heure, sur des trajets qui durent à peine deux heures ! Pour l'anecdote, j'indique que le lundi de Pâques, le dernier train est tout simplement resté en gare. Les usagers n'ont eu d'autre choix que de prendre leur voiture ou de se débrouiller avec des voisins.

La SNCF est la première à reconnaître que la situation n'est pas satisfaisante. Mais, bien entendu, elle n'est jamais à court d'arguments pour expliquer ces dysfonctionnements !

Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question est portée par toute une population qui commence à manifester bruyamment sa colère: pouvez-vous m'assurer de la détermination du Gouvernement à faire en sorte que la ligne Paris-Granville bénéficie, comme les autres grandes lignes, des efforts qui ont été annoncés la semaine dernière pour relancer le transport ferroviaire dans notre pays ?

Seconde question: pouvez-vous m'apporter aujourd'hui l'assurance que tous les moyens seront mis en oeuvre pour développer du doublement la ligne Paris-Granville ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au patrimoine et à la décentralisation culturelle.

M. Michel Duffour, secrétaire d'Etat au patrimoine et à la décentralisation culturelle. Monsieur le député, M.

Jean-Claude Gayssot m'a demandé de vous faire part de la réponse qu'il a préparée à votre intention.

Comme vous le savez, le ministre chargé des transports est particulièrement attaché à la qualité des dessertes ferroviaires, notamment sur les lignes qui, comme Paris-Granville, permettent d'irriguer le territoire. Il a donc fait part à la SNCF de vos interrogations et lui a demandé d'analyser les difficultés rencontrées et de proposer les mesures pour y remédier.

La direction de l'entreprise a effectivement confirmé que la mise en place d'une nouvelle desserte au printemps 1999, avec une grille horaire largement réaménagée et des automoteurs neufs, s'est soldée par une série de difficultés, et donc d'insatisfactions pour les usagers. Aux problèmes liés à la saturation des voies à l'arrivée sur Paris, à imputer aux retards dans les investissements, que les nouveaux contrats de plan vont corriger, s'est ajouté le manque de fiabilité du matériel récemment mis en service. La SNCF a été contrainte de le compléter, au coup par coup, par du matériel de type «Corail» dont les caractéristiques, moins adaptées à ce type de desserte, ont dégradé la régularité et les temps de parcours. De nombreux retards sont donc comptabilisés sur cette ligne, alors que la fréquentation est en hausse, ce qui montre que le besoin de service a été trop longtemps négligé.

Très consciente de l'importance des difficultés vécues par sa clientèle, l'entreprise publique espère arriver rapidement, avec son fournisseur d'automoteurs, au niveau de fiabilité souhaité.

Parallèlement, elle a demandé un audit pour l'été 2000, afin de déterminer les motifs d'insatisfaction de la clientèle qui ne tiendraient pas au matériel et de remédier aux inconvénients actuels.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Lenoir.

M. Jean-Claude Lenoir. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de cette réponse, mais elle est loin de me satisfaire. J'ai eu l'occasion d'entretenir M. Gayssot de ces problèmes à plusieurs reprises: je lui ai écrit et je l'ai rencontré. Malheureusement, un an après la mise en service de cette nouvelle relation ferroviaire, ils sont loin d'être réglés.

On nous dit que le matériel ne serait pas fiable. Je voyage un peu à travers la France et je le vois rouler ailleurs. Pourquoi ne roule-t-il pas aussi bien sur la ligne Paris-Granville ? Un jour, on nous répond que c'est le

constructeur qui n'a pas rempli le cahier des charges pour lequel il a été rémunéré. Le lendemain, on nous explique que c'est la saturation du réseau qui provoque des retards à l'approche de Paris. La cause est évidente: quand on arrive à Montparnasse, on doit laisser la priorité aux TGV et aux autres lignes, et attendre patiemment un créneau, ce qui est inadmissible.

De plus, pour le prix que nous avons payé, nous avons le droit de nous arrêter à la gare de Vaugirard, située à près d'un kilomètre à pied de Montparnasse, ce qui fait quand même beaucoup quand on a des valises ou des objets encombrants. Passe encore lorsqu'on est jeune: merci pour moi ! (Sourires.) Mais, pour les personnes âgées ou un peu fatiguées, c'est un vrai problème.

Parmi les raisons avancées pour expliquer ces retards, il en est une qui prête à sourire: ce sont les feuilles mortes dispersées sur la voie qui empêcheraient les trains de circuler normalement ! La ligne Paris-Granville est affectée d'un mal qui épargnerait les autres régions: les feuilles mortes y sont si glissantes qu'elles font patiner les trains et les forcent même parfois à s'arrêter !

Un autre jour, c'est un arbre qui serait tombé en travers de la voie... Je ne parle pas du 26 décembre, c'était bien après. Il y a enfin la pénurie matérielle. Une fois, le train n'est pas parti faute de locomotive.

Franchement, à entendre ces arguments, on a le sentiment que la SNCF cultive une culture du paupérisme. Elle n'a pas le matériel pour tirer les trains, alors que la région, je le rappelle, a investi 1,5 milliard de francs. Dans ces conditions, nous nous demandons si la SNCF a vraiment la volonté d'inciter les usagers à emprunter cette ligne. Il y a un véritable «ras-le-bol» des contribuables, qui ont payé des sommes très élevées, et des voyageurs, qui ne savent jamais ni quand ils vont partir ni quand ils vont arriver.

Pourtant, cette ligne est rentable. La région ayant tout payé, la SNCF n'a plus qu'à encaisser les billets, et ce n'est pas le coût des contrôleurs qui peut obérer son budget car il n'y en a pratiquement pas.

L'Etat, je le rappelle, est actionnaire de la SNCF et il n'est pas admissible que nous soyons traités comme des citoyens de seconde zone. Qu'il y ait des TGV financés par les contribuables nationaux et que l'on fasse des vitrines de ces liaisons rapides, soit ! Mais cela ne justifie pas que la SNCF se désintéresse à ce point de Paris-Granville parce que c'est la plus petite des grandes lignes. Nous ne pouvons accepter que cette situation perdure.

Enfin, en ce qui concerne l'audit annoncé, d'abord je ne comprends pas qu'il ait fallu attendre un an pour l'entreprendre, et surtout je peux d'ores et déjà vous en livrer les conclusions.

Premièrement, le matériel acheté ne convient pas.

Deuxièmement, la SNCF ne fait pas l'effort nécessaire pour que cette ligne fonctionne.

Troisièmement, la SNCF n'a aucune politique de communication vis-à-vis de ses clients. Ses agents ne savent jamais où se trouvent les trains. On arrive à la gare à l'heure dite: le train n'est pas là. On ne sait pas s'il aura un quart d'heure, une demi-heure ou une heure de retard. Les horaires ne sont pas diffusés sur des dépliants, et pour cause: ils ne sont jamais respectés.

Bref, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande d'informer le ministre de ce sentiment de «ras-le-bol» et je ne manquerai pas, d'ailleurs, de m'en faire moi-même l'interprète auprès de lui, dès demain, lorsque je le rencontrerai. Nous souhaitons, nous, les clients, nous, les entreprises bas-normandes, que l'Etat fasse son devoir et que la SNCF soit à la hauteur des espérances d'une région qui a investi des sommes aussi importantes. Nous jugerons à la fois le ministre, le Gouvernement et la SNCF au vu des résultats qui nous sont dus et qui ne doivent pas attendre.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Lenoir](#)

Circonscription : Orne (2^e circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1123

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 mai 2000, page 3033

Réponse publiée le : 24 mai 2000, page 4488

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 22 mai 2000