ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ligne Paris Granville

Question orale n° 1258

Texte de la question

Mme Sylvia Bassot attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la ligne SNCF Paris-Granville qui traverse le département de l'Orne d'Est en Ouest. Cette voie est d'une importance capitale pour son désenclavement et son développement. Les collectivités locales et surtout le Conseil régional n'ont pas hésité à engager ces dernières années de fortes sommes pour moderniser cet axe. Les efforts financiers consentis nous permettaient d'espérer un plus grand nombre de trains, un nouveau matériel plus confortable et des temps de trajet plus courts. Mais la déception est grande et l'exaspération des voyageurs est grandissante. Les gares des cantons ruraux, telle Briouze sont moins bien desservies. Les retards sont quotidiens : le taux de ponctualité n'excède pas 65 % certaines semaines. Désormais, en gare de Flers, il n'y a plus personne pour accueillir les voyageurs du dernier train ni ceux du dimanche matin. La SNCF se doit pourtant d'assurer sa mission de service public qui participe dans nos territoires ruraux à l'aménagement du territoire. Il souhaite donc savoir si l'Etat compte laisser la SNCF sacrifier délibérément une ligne comme le Paris-Granville et plus largement les lignes desservant des territoires ruraux, au profit des grandes lignes plus rentables.

Texte de la réponse

M. le président. Mme Sylvia Bassot a présenté une question, n° 1258, ainsi rédigée:
«Mme Sylvia Bassot attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la ligne SNCF Paris-Granville qui traverse le département de l'Orne d'est en ouest. Cette voie est d'une importance capitale pour son désenclavement et son développement. Les collectivités locales et surtout le conseil régional n'ont pas hésité à engager ces dernières années de fortes sommes pour moderniser cet axe. Les efforts financiers consentis nous permettaient d'espérer un plus grand nombre de trains, un nouveau matériel plus confortable et des temps de trajet plus courts. Mais la déception est grande et l'exaspération des voyageurs est grandissante. Les gares des cantons ruraux, telle Briouze, sont moins bien desservies. Les retards sont quotidiens: le taux de ponctualité n'excède pas 65 % certaines semaines. Désormais, en gare de Flers, il n'y a plus personne pour accueillir les voyageurs du dernier train ni ceux du dimanche matin. La SNCF se doit pourtant d'assurer sa mission de service public qui participe dans nos territoires ruraux à l'aménagement du territoire. Elle souhaite donc savoir si l'Etat compte laisser la SNCF sacrifier délibérément une ligne comme le Paris-Granville et, plus largement, les lignes desservant des territoires ruraux, au profit des grandes lignes plus rentables.»
La parole est à Mme Sylvia Bassot, pour exposer sa question.
Mme Sylvia Bassot. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, encore mal desservie par le réseau routier et autoroutier, l'Orne est traversée d'est en ouest par la ligne ferroviaire Paris-Granville. L'attachement de tous les élus et des usagers à cette ligne s'est vérifié à plusieurs reprises, notamment lorsque la SNCF a supprimé des arrêts dans certaines gares ornaises.
La modernisation de la ligne Paris-Granville a coûté 1 395 millions de francs. La région en a été le principal financeur, même si la facture a été partagée par les conseils généraux et par les villes desservies. En effet,

conscientes de l'enjeu que représente cette infrastructure, les collectivités territoriales n'ont pas hésité à investir dans ce projet.
Les efforts consentis permettaient d'espérer un plus grand nombre de trains, un nouveau matériel plus confortable et des temps de trajet plus courts. Malheureusement tous ces espoirs sont restés sur le quai. Depuis un an, en effet, la régularité de la ligne n'a cessé de se dégrader, et il en est de même sur la ligne Caen-Tours.
Mon collègue Jean-Claude Lenoir a déjà appelé votre attention sur cette situation, en mai dernier, mais l'audit et le plan d'action mis en oeuvre par la SNCF en septembre n'ont pas suffi à rétablir un service correct.
La SNCF est incapable de tenir ses engagements. Non seulement les gares des cantons ruraux, comme celle de Briouze, sont moins bien desservies qu'avant, mais le taux de ponctualité n'excède pas 65 % certaines semaines. Absence de motrice, absence de chauffeur pannes, patinages sur les feuilles mortes, les excuses invoquées feraient sourire si les conséquences de la dégradation du service n'étaient pas aussi graves pour les usagers.
La SNCF en rajoute avec la fermeture récente de la gare de Flers, le dimanche matin et tous les jours à l'arrivée du dernier train du soir. Manifestement, elle fait des économies de bouts de chandelle sur le dos du développement économique de l'Orne.
Monsieur le ministre, l'Etat compte-t-il encore longtemps laisser la SNCF sacrifier délibérément la ligne Paris-Granville au profit de grandes lignes plus rentables, au mépris de sa mission de service public ?
M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.
M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Madame la députée, laissez-moi d'abord vous dire que je suis très heureux de vous entendre prendre le parti du service public, et d'une entreprise publique qui répond à la demande des usagers. J'apprécie que l'on se mobilise avec cet état d'esprit en faveur du secteur public.
Permettez-moi également de vous rappeler que le Gouvernement mène, depuis 1997, une politique qui tend à revitaliser progressivement l'ensemble du réseau ferroviaire, dans l'objectif de faire gagner au rail des parts de marché en matière de transport de voyageurs comme de marchandises.
Pour cela, il est prévu de multiplier par huit les crédits alloués aux investissements ferroviaires dans les nouveaux contrats de plans Etat-région. Ainsi que vous l'avez justement souligné, certaines collectivités territoriales se sont particulièrement engagées dans cette démarche.
S'agissant plus particulièrement des retards persistants sur la ligne Paris-Granville, la SNCF, que j'ai évidemment consultée pour obtenir des éléments de réponse à votre question, m'a confirmé qu'après une amélioration à la fin de l'été, période durant laquelle l'objectif de régularité de 80 % qu'elle s'était fixé a été atteint, la situation s'est de nouveau dégradée depuis la mi-octobre, vous l'avez souligné.
La régularité et la ponctualité, qui devraient être des atouts reconnus du monde ferroviaire, doivent faire l'objet d'efforts constants et déterminés. L'entreprise publique est, par conséquent, très consciente des désagréments subis par les usagers de la ligne Paris-Granville. J'en suis le premier convaincu.
Je lui ai donc demandé de poursuivre et d'intensifier le plan d'action mis en oeuvre au mois de septembre pour obtenir, dès l'été 2001, un taux de régularité de 90 % sur cette ligne. Vous conviendrez avec moi que si nous atteignions cet objectif, ce serait un changement intéressant par rapport à la situation que vous vivez aujourd'hui. Cette ligne retrouvera ainsi un niveau de qualité de service plus conforme aux besoins et aux aspirations de la clientèle, dès lors que les problèmes de fiabilité du matériel automoteur neuf auront été réglés.
Enfin, s'agissant de la modification de la desserte de certaines gares en zone rurale de Basse-Normandie, je vous confirme qu'il est de la responsabilité du transporteur d'assurer la desserte de cette région rurale. Dans ce cadre, la SNCF se doit d'examiner les dessertes les mieux adaptées aux besoins des populations en concertation avec vous, avec les régions et avec l'ensemble des collectivités concernées.
Je veux enfin profiter de votre question pour évoquer la situation générale de la SNCF puisque nous avons désormais ses comptes presque complets de l'année 2000. Pour la première fois depuis très longtemps, ils sont tous au vert du point de vue de la rentabilité de l'exploitation, ce qui prouve que l'effort engagé tant par l'entreprise publique et par RFF que par le Gouvernement et les collectivités territoriales en faveur de cette intermodalité dont on parle de plus en plus, non seulement au niveau national, mais aussi à l'échelle européenne, commence à porter ses fruits.
Il faut le poursuivre avec l'objectif d'améliorer tant l'offre de desserte aux voyageurs que la qualité du service qui passe par la
ponctualité, la sécurité, l'attractivité des prix, ainsi que par un effort en faveur du transport ferroviaire des

marchandises car cela contribuera à désengorger les axes routiers et à accroître la fluidité et la sécurité des déplacements de marchandises.
M. Michel Hunault. Très bien !
M. le président. La parole est à Mme Sylvia Bassot.
Mme Sylvia Bassot. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse et je me réjouis que les comptes de la SNCF retrouvent l'équilibre. Cependant il ne faudrait pas que celui-ci soit obtenu par des économies de bouts de chandelle comme celles que j'ai soulignées, c'est-à-dire pas de desserte des gares rurales et manque de personnel à l'arrivée des trains, ce qui pose de graves problèmes de sécurité.
Je forme un voeu, puisque c'est encore la période, celui que la SNCF comprenne que sa mission est bien de faire rouler les trains correctement et pas de rouler les usagers des Paris-Granville et des Caen-Tours dans la farine.
M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pas dans la farine animale en tout cas ! (Sourires.)
Mme Sylvia Bassot. Même pas dans la farine végétale !

Données clés

Auteur : Mme Sylvia Bassot
Circonscription : Orne (3e circonscription) - Démocratie libérale et indépendants
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 1258
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 25 décembre 2000, page 7215
Réponse publiée le : 10 janvier 2001, page 9
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 25 décembre 2000