



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## développement

Question orale n° 694

### Texte de la question

M. Hervé Morin attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la présentation, le 8 février dernier, du plan de développement du réseau ferroviaire français pour les dix ans à venir où il apparaît qu'aucun programme d'investissement n'est prévu pour moderniser le réseau ferroviaire normand, déjà particulièrement défavorisé. Il faut aujourd'hui autant de temps pour aller de Paris au Havre ou à Caen que pour aller de Paris à Nantes ou à Lyon. Si elle ne s'améliore pas, cette situation risque d'être dommageable à l'économie de la région. C'est très regrettable au moment où les projets de Port 2000 et ceux de la Basse-Seine sont sur le point de se concrétiser. Or il existe des projets, notamment celui de la liaison rapide Normandie-La Défense-Roissy-Charles-de-Gaulle par train pendulaire. C'est pourquoi il lui demande de quelle façon il va remédier à l'oubli de la Normandie dans le plan de développement du réseau ferroviaire français et mettre un terme à l'extrême pauvreté de son réseau.

### Texte de la réponse

M. le président. M. Hervé Morin a présenté une question, n° 694, ainsi rédigée:

«M. Hervé Morin attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la présentation, le 8 février dernier, du plan de développement du réseau ferroviaire français pour les dix ans à venir où il apparaît qu'aucun programme d'investissement n'est prévu pour moderniser le réseau ferroviaire normand, déjà particulièrement défavorisé. Il faut aujourd'hui autant de temps pour aller de Paris au Havre ou à Caen que pour aller de Paris à Nantes ou à Lyon. Si elle ne s'améliore pas, cette situation risque d'être dommageable à l'économie de la région. C'est très regrettable au moment où les projets de Port 2000 et ceux de la Basse-Seine sont sur le point de se concrétiser. Or il existe des projets, notamment celui de la liaison rapide Normandie-La Défense-Roissy-Charles-de-Gaulle par train pendulaire. C'est pourquoi il lui demande de quelle façon il va remédier à l'oubli de la Normandie dans le plan de développement du réseau ferroviaire français et mettre un terme à l'extrême pauvreté de son réseau.»

La parole est à M. Hervé Morin, pour exposer sa question.

M. Hervé Morin. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je souhaite attirer votre attention sur la place du réseau ferroviaire normand dans le plan de développement du réseau ferroviaire pour les dix années à venir que vous avez présenté. En effet, dans ce plan, qui a été relayé par la presse, aucun projet d'investissement majeur pour la Normandie n'apparaît. Au nom des élus normands et des Normands, je me permets donc de vous demander ce que vous avez prévu de faire pour moderniser notre réseau.

Aujourd'hui, il faut autant de temps pour aller de Paris au Havre ou à Caen que pour aller à Nantes ou à Lyon. Dans la mesure où, dans le cadre de Port 2000, vous venez d'arrêter un grand programme d'investissement concernant Le Havre, nous nous interrogeons sur l'avenir de la liaison pendulaire Normandie-La Défense-Roissy-Charles-de-Gaulle, qui avait été envisagée par votre prédécesseur.

De même, où en est le projet de gare de La Défense ?

Plus globalement, que pouvez-vous nous dire sur les projets de modernisation de notre réseau ferroviaire ? Je pense aux lignes Paris-Caen, Paris-Rouen et Paris-Le Havre.

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. Monsieur le député, je vous savais très critique à l'égard de l'Etat à propos de ce qui s'est passé naguère pour votre région. La question que vous m'aviez communiquée soulignait le retard qu'elle accusait. Vous avez même qualifié de médiocre la situation qui lui avait été faite. Je vous laisse la paternité de ces critiques sévères à l'encontre des gouvernements précédents et de l'ancienne majorité du conseil régional de Haute-Normandie.

Comme vous le savez, depuis maintenant presque deux ans, le gouvernement de Lionel Jospin mène une politique des transports axée sur la complémentarité des différents modes que sont le rail, la route et la navigation fluviale. Cette politique s'est déjà traduite dans les faits, et notamment sur le plan budgétaire, par une relance significative des investissements ferroviaires, non seulement sur le réseau à grande vitesse, mais aussi sur le réseau classique où les besoins sont très importants.

Ainsi, les crédits consacrés aux infrastructures ferroviaires au titre du fonds d'investissement pour les transports terrestres et les voies navigables - FITTVN - ont plus que doublé en deux ans, passant d'environ 800 millions à 1 900 millions de francs.

Les perspectives d'investissements ferroviaires pour les dix prochaines années - j'insiste une fois encore sur notre engagement déterminé en faveur de ce secteur - s'inscrivent dans l'objectif du développement du transport ferroviaire, fret et voyageurs, et résultent d'un travail d'analyse réalisé, à ma demande, par Réseau ferré de France, en liaison avec la SNCF.

L'objet de la démarche n'était pas de définir le programme détaillé et exhaustif pour les dix ans à venir mais de donner des orientations réalistes et chiffrées - 120 milliards de francs sont prévus pour les seules infrastructures, la SNCF ayant son propre programme de développement pour les gares - avec des sources de financement identifiées, ce que tout gouvernement responsable devrait s'appliquer à faire. On peut toujours faire des promesses, si les réalisations ne suivent pas, non seulement c'est injuste, mais cela génère beaucoup de déceptions.

Il s'agissait également de trouver un équilibre entre la création de lignes à grande vitesse, la régénération du réseau et la modernisation et l'adaptation des lignes classiques.

Pour ce troisième volet qui est évidemment très important, j'ai indiqué qu'une enveloppe de trente à trente-cinq milliards de francs pourrait être dégagée sur dix ans. Pour la régénération du réseau classique c'est quarante-cinq milliards de francs qui devraient être investis.

Bien entendu, dans le cadre de la conférence de presse dont vous faites état - on y a évoqué des tableaux dont mes services ne sont pas les auteurs -, il n'était pas possible, vu leur nombre, de citer tous les projets qui devraient bénéficier de cette programmation, mais cela ne veut pas dire, je tiens à vous rassurer, que ceux qui n'ont pas été nommément cités sont oubliés. L'important, à ce stade, était, je le répète, de définir un cadrage financier général.

En ce qui concerne plus particulièrement les régions normandes, il est évident qu'elles sont directement concernées et que des investissements ferroviaires importants y seront réalisés, certains d'ailleurs dès les prochains contrats de plan Etat-régions. La concertation sur ces contrats est en cours; d'ores et déjà, des orientations se dessinent sur l'amélioration des dessertes fret des ports du Havre et de Rouen ainsi que des dessertes périurbaines.

De même, il est clair que le projet de liaison rapide entre la Normandie et l'Ile-de-France constitue un enjeu important pour la desserte des régions normandes, j'en suis parfaitement conscient. Les études engagées doivent donc être poursuivies activement afin de définir rapidement un projet réaliste dont la faisabilité sera d'autant mieux assurée qu'il pourra être phasé. C'est ce à quoi nous travaillons, monsieur le député.

M. le président. La parole est à M. Hervé Morin.

M. Hervé Morin. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse. Connaître les volumes est toujours intéressant mais je veux vous redire à quel point il importe que nous obtenions une liaison rapide et que le projet de liaison pendulaire, qui est à l'étude dans vos services depuis un certain temps, puisse voir le jour. Il en va du développement économique de la Haute-Normandie.

Cette région est très mal desservie par le train. Il faut savoir, par exemple, que la ligne Paris-Cherbourg vient seulement d'être électrifiée avec l'appui des collectivités locales. Nous avons donc un retard considérable. Et comme la gare Saint-Lazare est totalement saturée, c'est par ce projet Normandie-La Défense-Roissy que nous pourrons jouer le jeu de la complémentarité entre les ports, ceux du Havre et de Rouen, les aéroports et les gares de la région parisienne.

## Données clés

**Auteur :** [M. Hervé Morin](#)

**Circonscription :** Eure (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 694

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 15 mars 1999, page 1465

**Réponse publiée le :** 17 mars 1999, page 2399

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 15 mars 1999