

bonsoir

je vous adresse copie de mon intervention du 17 février au sénat en séance de questions orales avec débat
encore des promesses et pas de résultat
groupe de travail concernant la ligne sncf paris-granville

M. le président. La parole est à Mme Nathalie Goulet, auteur de la question n° 416, transmise à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

Mme Nathalie Goulet. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, c'est la quatrième fois en un mois que j'interviens sur ce dossier, extrêmement délicat, de la voie Paris-Granville.

J'ai écouté avec intérêt notre collègue de l'Aisne, qui attend un bout de route depuis dix ans. Chez nous, dans l'Orne, c'est le contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon que nous attendons depuis près de trente ans. Plusieurs mandats peuvent encore s'écouler avant qu'il ne soit réalisé !

Vous connaissez bien le sujet, monsieur le secrétaire d'État, et votre bonne volonté n'est pas en cause. De leur côté, les élus se mobilisent également. Reste que les usagers sont excédés.

Cette ligne Paris-Granville a fait l'objet de nombreuses études depuis 2001, qui ont décelé moult dysfonctionnements : une voie unique d'Argentan à Folligny ; l'absence d'installations permanentes de contresens entre Saint-Cyr et Dreux qui fait que, en cas d'incident sur une voie, il est impossible d'effectuer des manœuvres sur la voie restée libre ; des problèmes de passages à niveau et de locomotives qui patinent...
J'interromps ici cet inventaire à la Prévert fort désagréable.

Toujours est-il que, au premier semestre 2008, 538 trains ont été retardés, plus de 33 % des incidents étant liés à des problèmes de fermeture de portes ou de vétusté du matériel.

Je suis donc intervenue, dans le cadre de la discussion du projet de loi de finances rectificative pour 2009, pour demander que la modernisation de ce matériel figure parmi les actions prioritaires. Mais, naturellement, l'amendement que j'ai présenté a été frappé par le vigoureux article 40 de la Constitution...

Je suis intervenue une nouvelle fois dans le cadre de l'examen du plan de relance présenté par votre collègue M. Devedjian. Ce dernier m'a indiqué qu'il étudierait dans quelle mesure la modernisation du matériel pourrait s'intégrer au plan présenté. Il se peut toutefois que certains projets ne puissent pas aboutir et qu'il faille élaborer un « plan B ».

Malgré des améliorations, la régularité de la ligne reste très aléatoire, les problèmes des moteurs de traction représentant encore 35 % des

incidents et le mauvais fonctionnement des portes, 30 %. Nous comptons encore 781 trains retardés, avec un retard cumulé de 14 608 minutes !

Monsieur le secrétaire d'État, en dépit des rendez-vous que vous avez pris avec les élus et quelle que soit votre bonne volonté, si l'on se contente de recourir aux vieilles recettes, si l'on fait ce que l'on a toujours fait, on va avoir ce que l'on a toujours eu ! Ne pourrait-on pas changer de méthode, en essayant de constituer un groupe de travail doté d'un agenda précis et, surtout, d'intégrer cette modernisation du matériel dans le plan de relance ou le plan bis qui ne manquera pas d'être élaboré ?

En réalisant cette modernisation, chiffrée à environ 150 millions d'euros, on obtiendrait 33 % d'amélioration. Pensez-vous, monsieur le secrétaire d'État, que la modernisation de ce matériel pourra être achevée dans un délai assez bref ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Il s'agit d'une question importante, qui a été très souvent posée. Il m'est même arrivé d'être apostrophé, amicalement, dans une émission de télévision par un célèbre présentateur qui utilise cette ligne le week-end. (Sourires.)

Je procéderai tout d'abord à un rapide état des lieux. Lorsque votre collègue René Garrec était président du conseil régional de Basse-Normandie, il a, à juste titre, réalisé toute une série d'investissements pour moderniser cette ligne – amélioration de la signalisation, rénovation des gares, mise à voie unique de certains tronçons pour accélérer la vitesse, maintien à double voie d'autres portions pour permettre les croisements, etc. Tout cela a été conduit intelligemment.

C'est également sur cette ligne que les nouveaux automoteurs, ou autorails, construits en France dans les années quatre-vingt-dix, les fameux X 72 500, ont été mis pour la première fois en service. Mais, à l'époque, Alsthom, qui fabriquait ces machines dans l'usine d'Aytré, à côté de La Rochelle, ne maîtrisait pas encore parfaitement la fabrication d'engins diesel. Ces matériels ont donc connu, et connaissent encore un fort taux de dysfonctionnement, tant sur la ligne Paris-Granville que sur la ligne Paris-Vendôme, où ils ont été mis en service à la même époque. Ces problèmes portent notamment sur les portes, la climatisation, les toilettes et j'en passe.

De surcroît, les trains Paris-Granville arrivent à la gare Vaugirard, et la liaison avec le reste de la gare Montparnasse pose problème. Le niveau d'insatisfaction est donc très important sur cette ligne.

Nous recherchons actuellement des solutions. Dans le contrat de projets actuel entre l'État et la région Basse-Normandie, plusieurs opérations à court terme sont à l'étude.

Un groupe de travail associant tous les élus a également été mis en place. Il devra trouver de nouvelles idées, notamment pour améliorer la maintenance du matériel, l'accueil et l'information des voyageurs.

Cela étant, il faudra aller plus loin, comme vous l'avez souligné à juste titre, madame la sénatrice.

J'ai donc convié le président du conseil régional ainsi que tous vos collègues sénateurs et députés de Basse-Normandie à une réunion qui se tiendra début mars à Caen pour examiner l'ensemble des dessertes de cette région. Car, comme vous le savez, en dépit de tous les efforts accomplis, notamment par la région, la ligne Paris-Caen-Cherbourg laisse également à désirer.

À cette occasion, je proposerai donc un plan d'ensemble pour la Basse-Normandie, qui comportera un plan d'action sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg et un autre sur la ligne Paris-Granville.

Je vous remercie, madame la sénatrice, d'avoir souligné l'urgence qu'il y a à agir, le service rendu ne satisfaisant actuellement ni les habitants, ni les touristes usagers de cette ligne, qui est aussi celle du Mont-Saint-Michel, ne l'oublions pas.

M. le président. La parole est à Mme Nathalie Goulet.

Mme Nathalie Goulet. Mon mari étant à l'époque le premier vice-président de René Garrec, je connais un peu ces dossiers, notamment le coût de l'électrification, et je sais que cette ligne Paris-Granville a toujours posé problème. Nous attendrons donc le 6 mars et, d'ici là, les motrices continueront de patiner...

En revanche, vous ne m'avez pas répondu, monsieur le secrétaire d'État, sur l'implication du plan de relance. Comme mars en Carême, je reviendrai donc sur ce sujet demain, à l'occasion du débat sur le projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports.

Je vous remercie néanmoins de l'intérêt que vous portez à la Basse-Normandie et j'associe mes collègues de Haute-Normandie à ce dossier important, qui intéresse la Normandie bientôt réunifiée !