

15ème législature

Question N° : 1404	De Mme Sonia Krimi (La République en Marche - Manche)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Ligne de train Cherbourg-Paris	Analyse > Ligne de train Cherbourg-Paris.
Question publiée au JO le : 27/04/2021 Réponse publiée au JO le : 09/06/2021 page : 4686		

Texte de la question

Mme Sonia Krimi alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la dégradation des conditions de transport pour les habitants de la 4e circonscription de la Manche, notamment sur la ligne de train reliant Cherbourg à Paris. En effet, les problèmes concernant cette ligne de train sont multiples et plus les années passent, plus les améliorations se font attendre : suppressions de train, retards à répétition, rames non conformes, panne matériel, arrêts supplémentaires, régulation de trafic, etc. Les usagers de la circonscription et tous ceux de la région de manière générale, subissent fréquemment ces dysfonctionnements. Depuis plusieurs années, la région Normandie et la SNCF assurent que des actions seront mises en place, que la situation s'améliorera, que les nouvelles rames Omnéo changeront la donne. Or, à ce jour aucune amélioration significative : le plan d'action de SNCF Réseau présenté cet été paraît bien abstrait pour tout le monde (usagers et des collectifs d'usagers). De plus, les nouvelles rames Omnéo, dont la livraison n'a cessé d'être retardée, subissent, elles aussi des pannes matérielles. Il est clair qu'il y a un échec de la politique d'investissement des acteurs publics et de l'État sur ce sujet. Ainsi, il est urgent de se saisir du plan de relance très ambitieux du Gouvernement pour offrir le train du 21e siècle aux Manchois, c'est-à-dire une ligne à grande vitesse (LGV) afin que les habitants de la Manche puissent eux aussi jouir d'un réseau ferroviaire de qualité. Par conséquent, elle aimerait connaître l'avis de M. le ministre sur la question, et de manière générale, la feuille de route du Gouvernement sur les dysfonctionnements constatés dans les trains entre Paris et Cherbourg-en-Cotentin.

Texte de la réponse

LIGNE CHERBOURG-PARIS

M. le président. La parole est à Mme Sonia Krimi, pour exposer sa question, n° 1404, relative la ligne Cherbourg-Paris.

Mme Sonia Krimi. Ce matin, je vais vous parler du train-train normand, du train-train de la Manche, et de la ligne Paris-Caen-Cherbourg. Saleté, impossibilité de se soulager dans des conditions dignes à bord du train, retards à répétition, rames non conformes et suppressions de trains : voilà ce que je subis depuis dix ans que je vis dans le Cotentin. La fracture territoriale s'y creuse depuis trente ans.

Le Conseil économique, social et environnemental régional – CESER – de Normandie a réalisé une étude



intéressante : sur une carte de France présentant le temps de trajet gagné entre la province et Paris – depuis Bordeaux, Marseille, Nice ou Lyon par exemple –, on constate que la région normande est une exception – un trou noir, pour ainsi dire. Depuis trente ans, le temps de trajet jusqu'à Paris s'y est en effet allongé au lieu de se réduire, passant de deux heures cinquante avec le train à charbon dans les années 1970 à trois heures quarante aujourd'hui en moyenne.

À la fracture territoriale s'ajoute une fracture écologique. L'écologie étant un sujet qui suscite de l'engouement et motive le vote des électeurs, je vous propose que nous en parlions : les préoccupations environnementales impliquent de favoriser les transports publics, notamment le train. Or en Normandie, 80 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture, et 6 % seulement en transports en commun. Le compte n'y est donc pas.

Je voudrais évoquer un projet important qui traîne en longueur depuis des années, le projet « saut-de-mouton ». Environ deux cents trains normands arrivent chaque jour en gare de Paris Saint-Lazare, pour des milliers de trains franciliens. Les premiers arrivent par les voies de gauche et doivent stationner du côté droit de la gare, tandis que les seconds arrivent des voies de droite et doivent stationner à gauche. Bien entendu, ce sont les trains normands qui doivent attendre à l'intersection – ce que je comprends très bien, compte tenu du nombre de trains franciliens. Mais le projet est aujourd'hui bloqué, alors que les habitants de la Manche et de la région Normandie l'attendent ; ils n'ont que faire du calendrier électoral et voudraient qu'il accélère.

Tout ce que je viens d'exposer n'est pas digne du XXI^e siècle. J'espère que les 40 milliards d'euros du plan France Relance financés par l'Europe – sur 100 milliards – permettront de créer une ligne à grande vitesse Paris-Caen-Cherbourg. Vous me répondrez sans doute, madame la ministre déléguée, que la région a déjà fait le nécessaire concernant les rames, mais ces nouvelles rames sont comme des Ferrari qui rouleraient sur des routes départementales vétustes ! Je rends hommage aux efforts des associations d'usagers, du CESER, des agents de la SNCF et des élus locaux, qui travaillent depuis des années sur ces sujets. Mais aujourd'hui, je ne peux pas annoncer aux habitants du Cotentin qu'ils gagneront dix minutes de trajet en 2038 ; ce n'est pas concevable ! Je fais partie des élus locaux qui rêvent d'une ligne à grande vitesse pour le Cotentin.

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée du logement qui disposera de peu de temps pour vous répondre, madame la députée, après cette longue question de plus de quatre minutes !

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée chargée du logement. Comme vous le soulignez, madame la députée, la qualité de service de la ligne Paris-Cherbourg n'a pas été satisfaisante ces dernières années. Jusqu'en 2019, l'âge avancé du matériel roulant était la première cause des dysfonctionnements. C'est pourquoi l'État s'est engagé à financer de nouvelles rames, pour un montant total de 720 millions d'euros. La livraison, qui a commencé en janvier 2020, doit prendre fin l'été prochain. Il est important de préciser que depuis le 1^{er} janvier 2020, la région Normandie a repris la compétence d'autorité organisatrice de la ligne dont le service ne dépend donc plus de l'État. Pour les infrastructures, la feuille de route en matière d'amélioration est bien remplie pour les prochaines années. À court terme, le déplacement du système GSM-R – système global de télécommunications pour le rail –, soutenu par l'État à hauteur de 15 millions d'euros, devrait permettre d'améliorer les conditions d'exploitation dès 2023-2024. À moyen et long terme, les opérations de désaturation de la gare de Paris Saint-Lazare doivent permettre de résoudre de manière pérenne les dysfonctionnements que vous avez mentionnés, madame la députée. Ces opérations s'inscrivent dans le cadre du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, intégré dans la priorisation des investissements de la loi d'orientation des mobilités – LOM. Quant au projet « saut-de-mouton » de la gare Saint-Lazare, il est en cours d'analyse. Les conclusions des discussions sont attendues à l'automne prochain, avant l'engagement des études d'avant-projet.