



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ligne Caen Rennes

Question orale n° 11

Texte de la question

M. René André attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur la situation de la ligne ferroviaire Caen-Rennes, via Saint-Lô, Coutances, Avranches et Dol-de-Bretagne. Cette ligne fait l'objet, depuis 1990, d'un désintéressement certain de la part de la SNCF. En effet, elle s'obstine à ne pas réaliser d'amélioration des dessertes tant sur le plan des horaires que sur la qualité du service, alors que le taux de couverture des trains Caen-Rennes se situe entre 53 % et 58 %, soit quelque 380 000 voyageurs par an. La clientèle est très diverse et est notamment composée d'étudiants allant dans les facultés de Caen ou Rennes, de scolaires, de personnes âgées et de touristes, avec l'importance que représente le site du Mont-Saint-Michel. Elle pourrait par ailleurs obtenir l'agrément des entreprises du Sud-Manche pour des liaisons aéroportuaires et des liaisons TGV. La ligne Caen-Rennes comprend par ailleurs un tronçon sensible qui freine son exploitation : c'est la portion située entre Avranches et Dol-de-Bretagne, qui date de 1911. Sa remise à niveau permettrait un relèvement sensible de la vitesse et une augmentation de sa fréquentation. Le coût de ces travaux est estimé à 150 MF. Le conseil régional de Basse-Normandie, très sensibilisé par cette situation, est d'ailleurs prêt à réaliser ces travaux, bien évidemment dans la mesure où la SNCF s'engage de son côté à maintenir et améliorer le service, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Alors que l'on sait tous les réelles difficultés qui existent aujourd'hui pour créer de nouveaux moyens de transports, tant ferroviaires, fluviaux que routiers, il lui demande, d'une part, s'il n'y a pas une contradiction flagrante à laisser s'éteindre cette ligne de chemin de fer (certains disent à la « saboter ») par ailleurs largement soutenue par la population et de nombreux élus locaux. D'autant plus que, dans ce cas précis, sont en jeu non seulement la mission de service public confiée à la SNCF mais aussi les impératifs d'aménagement de notre territoire qui doivent aider au désenclavement de nos régions rurales. Aussi, il lui demande si cet impératif de désenclavement et de lutte contre la désertification rurale est un des objectifs fondamentaux de la politique du Gouvernement et plus particulièrement de sa politique en matière de transports.

Texte de la réponse

M. le président. M. René André a présenté une question, n° 11, ainsi rédigée :

« M. René André attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation de la ligne ferroviaire Caen-Rennes, via Saint-Lô, Coutances, Avranches et Dol-de-Bretagne. Cette ligne fait l'objet, depuis 1990, d'un désintérêt certain de la part de la SNCF. En effet, elle s'obstine à ne pas réaliser d'améliorations des dessertes tant sur le plan des horaires que sur celui de la qualité du service, alors que le taux de couverture des trains Caen-Rennes se situe entre 53 % et 58 %, soit quelque 380 000 voyageurs par an. La clientèle est très diverse et est notamment composée d'étudiants allant dans les facultés de Caen ou Rennes, de scolaires, de personnes âgées et de touristes, avec l'importance que représente le site du Mont-Saint-Michel. Elle pourrait par ailleurs obtenir l'agrément des entreprises du Sud-Manche pour des liaisons aéroportuaires et des liaisons TGV. La ligne Caen-Rennes comprend par ailleurs un tronçon sensible qui freine son exploitation : c'est la portion située entre Avranches et Dol-de-Bretagne, qui date de 1911. Sa remise à niveau permettrait un relèvement sensible de la vitesse et une augmentation de sa fréquentation. Le coût de ces

travaux est estimé à 150 millions de francs. Le conseil régional de Basse-Normandie, très sensibilisé par cette situation, est d'ailleurs prêt à réaliser ces travaux, bien évidemment dans la mesure où la SNCF s'engage de son côté à maintenir et améliorer le service, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Alors que l'on sait tous les réelles difficultés qui existent aujourd'hui pour créer de nouveaux moyens de transports, tant ferroviaires, fluviaux que routiers, il lui demande, d'une part, s'il n'y a pas une contradiction flagrante à laisser s'éteindre cette ligne de chemin de fer (certains disent à la «saboter») par ailleurs largement soutenue par la population et de nombreux élus locaux ? D'autant plus que, dans ce cas précis, sont en jeu non seulement la mission de service public confiée à la SNCF, mais aussi les impératifs d'aménagement de notre territoire qui doivent aider au désenclavement de nos régions rurales. Aussi lui demande-t-il si cet impératif de désenclavement et de lutte contre la désertification rurale est un des objectifs fondamentaux de la politique du Gouvernement, et plus particulièrement de sa politique en matière de transports.»

La parole est à M. Alain Cousin, suppléant de M. René André.

M. Alain Cousin. Monsieur le ministre, en l'absence de mon collègue René André, qui est hospitalisé à la suite d'un grave accident de voiture survenu sur l'autoroute de Normandie la semaine dernière, je souhaite, en son nom, mais aussi au nom de Jean-Claude Lemoine, qui est concerné par cette ligne ferroviaire, appeler votre attention sur la situation de la ligne Caen-Rennes via Saint-Lô, Avranches et Dol-de-Bretagne.

Cette ligne fait, en effet, l'objet d'un désintérêt certain de la part de la SNCF depuis trop longtemps. Ainsi, aucuns travaux d'amélioration des dessertes n'a été réalisé, ce qui entraîne de très graves conséquences, tant sur la qualité du service ferroviaire que sur le plan du respect des horaires.

Or cette absence de travaux est d'autant plus contestable que le taux de couverture des trains Caen-Rennes se situe entre 53 et 58 %, soit quelque 380 000 voyageurs par an, en augmentation, récemment, de près de 10 %. Si, d'ores et déjà, cette ligne est très utilisée, elle pourrait l'être encore plus compte tenu des caractéristiques de la clientèle qui l'utilise. On compte en effet de nombreux étudiants allant vers les universités de Caen et de Rennes, de scolaires, de personnes âgées et, surtout, de touristes du fait de l'attrait important que représente le site du Mont-Saint-Michel.

De plus, si des travaux d'amélioration étaient engagés, il ne fait aucun doute que les entreprises du Centre et du Sud-Manche seraient les premières à l'utiliser afin de faire la connexion avec les liaisons aéroportuaires et TGV de la région.

Enfin, cette ligne relie deux capitales régionales, ce qui correspond à la politique innovante de la SNCF, qui est en tout cas affichée puisqu'elle met en place, à juste titre, des liaisons province-province.

Par ailleurs, l'exploitation de cette ligne Caen-Rennes est freinée par un tronçon sensible situé entre Avranches et Dol-de-Bretagne, dont la construction date de 1911. Sa remise à niveau permettrait un relèvement sensible de la vitesse sur la ligne et, donc, une augmentation de sa fréquentation. Il faut savoir que, pour le moment, les trains ne peuvent passer qu'à 50 kilomètres-heure environ.

Le coût des travaux de ce tronçon est estimé à 150 millions de francs. Le conseil régional de Basse-Normandie, très sensibilisé à cette question, a fait savoir qu'il était prêt à les financer à la seule condition bien sûr que la SNCF, de son côté, s'engage à maintenir et à améliorer le service ferroviaire sur cette ligne.

Aussi, monsieur le ministre, alors que vous connaissez comme moi les réelles difficultés qui existent aujourd'hui pour créer de nouveaux moyens de transports, tant ferroviaires, fluviaux que routiers, je souhaite vous poser trois questions simples.

N'y a-t-il pas une contradiction flagrante à laisser s'éteindre ainsi une ligne ferroviaire soutenue par la population et les élus locaux, tous réunis d'ailleurs au sein d'une association aussi active que compétente, qui est l'Association de défense et de promotion du Caen-Rennes, ainsi que par près de 400 000 clients ?

Ce silence de la SNCF est-il compatible avec sa mission de service public ?

Enfin, la gestion de ce dossier vous paraît-elle aller dans le sens d'une politique équilibrée de l'aménagement de notre territoire et, plus précisément, de lutte contre la désertification des zones rurales ?

Aussi, j'attends de vous, monsieur le ministre, que vous preniez aujourd'hui solennellement l'engagement d'une contribution de l'Etat sur le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, et ce à hauteur de la décision prise par le conseil régional de Basse-Normandie, soit 150 millions de francs.

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, permettez-moi d'abord de souhaiter un prompt rétablissement à M. René André, victime de la catastrophe qui s'est produite récemment sur l'autoroute de Normandie.

Vous avez raison de souligner que, là encore, pendant trop longtemps ces questions n'ont pas obtenu de réponses positives.

Sur la ligne Caen-Rennes, la SNCF exploite, d'une part, des services d'intérêt national qui assurent la liaison de bout en bout et, d'autre part, des services régionaux conventionnés, soit avec la région Basse-Normandie, soit avec la région Bretagne.

Le trafic de cette ligne est faible en semaine - en dépit des chiffres que vous avez évoqués -, un peu plus élevé du vendredi au dimanche grâce à une clientèle d'étudiants. Le seul déficit d'exploitation pour les services non conventionnés a atteint quelque 16 millions de francs l'an dernier. Il y aurait, semble-t-il, une petite reprise actuellement.

Selon une étude menée conjointement par la SNCF et par les régions concernées, la modernisation de la section Avranches-Dol, située sur la ligne Caen-Rennes, n'entraînera pas de hausse du trafic voyageurs très importante.

Cela étant, l'existence d'une desserte d'intérêt national sur cette ligne confère à l'Etat, via RFF, et à la SNCF une responsabilité particulière au regard des nécessités de l'aménagement du territoire et de la cohésion nationale. C'est pourquoi les mesures à prendre pour la ligne Caen-Rennes devront être examinées par les parties concernées dans le cadre d'un partenariat entre les régions, la SNCF et RFF, afin que soient dégagées des solutions durables prenant en compte l'intérêt de ces dessertes pour le milieu local, d'une part, et les besoins de liaisons entre les différentes régions de la façade atlantique, d'autre part.

Je viens de lancer la concertation pour «réformer» la réforme de la SNCF, que vous avez votée.

Quel que soit le résultat de cette concertation, les pouvoirs publics devront assumer les responsabilités dont je viens de parler.

Pour ma part, j'ai déjà oeuvré dans ce sens en procédant à une augmentation - au plan national - de 33 % des crédits du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables consacrés aux investissements ferroviaires. Il s'agit là d'un effort significatif, qu'il conviendra d'amplifier les prochaines années si, comme je le souhaite profondément et comme vous le souhaitez sûrement, on ne limite pas les investissements ferroviaires au seul TGV. A mon sens, les investissements sur le réseau classique, aussi bien pour le fret que pour les voyageurs, devraient être d'un montant comparable à ceux du TGV.

M. le président. La parole est à M. Alain Cousin.

M. Alain Cousin. Monsieur le ministre, je vous remercie de l'intérêt que vous manifestez pour cette ligne. C'est effectivement très important.

Je souhaiterais, pour autant, que, dans les prochaines semaines, voire dans les prochains mois, vous concrétisiez cet intérêt en retenant des sommes significatives.

Ainsi que vous l'avez précisé, vous avez augmenté de façon importante - et vous avez eu raison de le faire -, le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables. Je souhaite ardemment, et nous souhaitons tous dans cette région, que les 150 millions de francs que nous vous demandons puissent être «accrochés» à la ligne Caen-Rennes.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Comme nous allons entrer dans le cadre de la préparation du XIIe plan, de la préparation des contrats de plan Etat-régions, de telles questions devront, naturellement, être évoquées à l'occasion de la définition des priorités.

Données clés

Auteur : [M. René André](#)

Circonscription : Manche (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 11

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er octobre 1997, page 3557

Réponse publiée le : 8 octobre 1997, page 3660

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 1er octobre 1997