



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

gares

Question orale n° 708

Texte de la question

M. Jean-Paul Bacquet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur plusieurs difficultés rencontrées dans le secteur d'Issoire, liées à des modifications prévues par la direction de la SNCF dans le budget 1999. Alors que la ligne Clermont-Ferrand Béziers doit être réhabilitée, un certain nombre de fermetures totales ou partielles de gares, notamment à Brassac-les-Mines, Issoire et Vic-le-Vicomte sont envisagées. Sur la ligne Clermont-Ferrand Brioude, sur douze gares et points d'arrêt, cinq n'ont déjà plus de personnel. Les efforts financiers importants de l'Etat en matière de transports ferroviaires sont indéniables. Il serait souhaitable qu'il soit tenu compte, dans le cadre de la réflexion en cours, de la situation économique et géographique très particulière de la région Auvergne. Il lui demande, afin de préserver la qualité des services rendus à l'usager et la situation de l'emploi, de réexaminer ce dossier avec toute l'attention qu'il mérite.

Texte de la réponse

M. le président. M. Jean-Paul Bacquet a présenté une question, n° 708, ainsi rédigée:

«M. Jean-Paul Bacquet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur plusieurs difficultés rencontrées dans le secteur d'Issoire, liées à des modifications prévues par la direction de la SNCF dans le budget 1999. Alors que la ligne Clermont-Ferrand-Béziers doit être réhabilitée, un certain nombre de fermetures totales ou partielles de gares, notamment à Brassac-les-Mines, Issoire et Vic-le-Vicomte sont envisagées. Sur la ligne Clermont-Ferrand-Brioude, sur douze gares et points d'arrêt, cinq n'ont déjà plus de personnel. Les efforts financiers importants de l'Etat en matière de transports ferroviaires sont indéniables. Il serait souhaitable qu'il soit tenu compte, dans le cadre de la réflexion en cours, de la situation économique et géographique très particulière de la région Auvergne. Il lui demande, afin de préserver la qualité des services rendus à l'usager et la situation de l'emploi, de réexaminer ce dossier avec toute l'attention qu'il mérite.»

La parole est à M. Jean-Paul Bacquet, pour exposer sa question.

M. Jean-Paul Bacquet. Ma question concerne plusieurs difficultés rencontrées sur le secteur d'Issoire, difficultés liées à des modifications prévues au titre du budget 1999 par la direction de la SNCF.

Au moment où l'on parle de la réhabilitation de la ligne Clermont-Ferrand-Béziers - M. Gayssot, ministre des transports, y est particulièrement attaché -, un certain nombre de décisions inquiètent les usagers et les employés de la SNCF.

A Brassac-les-Mines, la gare fonctionne avec un employé et un contractuel qui assurent actuellement une ouverture de dix heures par jour. A la suite du départ à la retraite de l'agent titulaire, il est prévu de fermer ce service à la clientèle.

A Issoire, sous-préfecture de 15 000 habitants, la gare est actuellement ouverte pour tous les trains de voyageurs la desservant. Une nouvelle organisation du service est en cours, qui modifierait les heures d'ouverture, se traduisant par la fermeture de la gare de nuit, et risque, bien sûr, de supprimer un poste fixe et un emploi d'agent de réserve.

A Vic-le-Comte, à compter du 1er avril 1999, la gare ne sera ouverte administrativement que quatre heures par jour, du lundi au vendredi, au lieu de onze heures trente actuellement. Cela devrait entraîner encore la

suppression de deux emplois.

Permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous rappeler que sur cette ligne, nous avons déjà assisté à la fermeture des gares des Martres-de-Veyre, Coudes-Parent, et de Breuil-sur-Couze. Sur la ligne Clermont-Ferrand-Brioude, sur douze gares et points d'arrêt, cinq n'ont déjà plus aucun personnel et sont équipés de distributeurs automatiques.

La véritable politique d'aménagement du territoire, à laquelle nous sommes tous attachés, et que nous défendons, doit assurer une qualité d'accès pour chacun à tous les services publics. C'est dans ce contexte que je souhaiterais que l'on ne privilégie pas uniquement la logique financière au détriment de la qualité du service public et du maintien de l'emploi, sujet sur lequel M. le ministre des transports doit être plus qualifié que moi en raison de ses appartenances. D'autant que la SNCF mène aujourd'hui une politique commerciale axée sur la convivialité et la disponibilité vis-à-vis des usagers, ce qui est totalement contradictoire avec la politique qui se dessine sur cette ligne.

Certes, je connais les efforts financiers importants de l'Etat en matière de transports ferroviaires, notamment pour les équipements de TGV et pour le financement des infrastructures. Je souhaiterais vivement qu'il soit tenu compte, dans le cadre de la réflexion en cours, de la situation économique et géographique très particulière de notre région Auvergne, déjà lourdement pénalisée par diverses restructurations économiques.

Je demande donc à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement, afin de préserver, non seulement la qualité des services rendus à l'utilisateur, mais aussi la situation de l'emploi, de réexaminer ce dossier avec toute l'attention qu'il mérite.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au commerce extérieur.

M. Jacques Dondoux, secrétaire d'Etat au commerce extérieur. Monsieur le député, vous venez d'évoquer le maintien de certaines gares situées à moins de trente kilomètres de ma circonscription. Je ne peux que m'en féliciter.

Comme vous le savez, M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement est personnellement très attaché à la nécessité d'assurer un service public ferroviaire de qualité.

De son côté, la SNCF articule son projet industriel autour de cette orientation tout en ayant l'objectif d'équilibrer ses comptes, grâce notamment à des efforts d'organisation et de productivité. L'adaptation des horaires d'ouverture des gares SNCF aux besoins des usagers relève d'une telle problématique de recherche du bon équilibre.

Cela étant, concernant la situation des gares de la ligne de Clermont-Ferrand à Béziers, l'évolution de l'organisation se doit d'intégrer les ambitions nouvelles de dynamisme du trafic qui se font jour. Le ministre a donc suggéré, en août 1998, un programme d'investissement de 1,5 milliard de francs pour réviser l'infrastructure de cette ligne. Dans la mesure où cela permettrait de boucler le financement de cet investissement, M. Jean-Claude Gayssot a proposé aux collectivités concernées que, dans le cadre des futurs contrats de plan Etat-région, l'Etat finance 25 % du montant des subventions nécessaires. De son côté, Réseau ferré de France s'est déclaré prêt à prendre à sa charge les dépenses de régénération.

Depuis cette date, les trois conseils régionaux, Languedoc-Roussillon, Auvergne et Midi-Pyrénées, ont délibéré favorablement sur le principe d'une participation à ce projet. Les conditions sont donc maintenant réunies pour que soient définis de manière précise le contenu et les modalités de cette réalisation au cours du prochain contrat de plan.

En attendant, et compte tenu de cette perspective crédible de réactivation de la ligne, M. Gayssot vient de demander à la SNCF d'intégrer cette orientation dans les études d'organisation menées sur les gares de la ligne. Sans qu'il soit question de figer complètement les organisations en place, aucune mesure contradictoire avec la réactivation de la ligne ne devra être prise. Cela concerne en particulier les services de la circulation.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Bacquet.

M. Jean-Paul Bacquet. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre réponse. Je souhaiterais, bien sûr, qu'elle soit transmise à M. le directeur de la SNCF, en espérant qu'il en tienne compte.

Voisins de circonscription, nous partageons quelque peu les mêmes préoccupations: vous vous félicitez donc, comme je m'en félicite que, en août 1998, le ministre ait injecté 1,5 milliard de francs pour la modernisation de cette ligne. Voilà pourquoi il me semblait totalement contradictoire que, dans le même temps, la direction de la SNCF «deshabille» les gares.

J'ai remarqué que le Gouvernement avait la volonté d'inverser le mouvement. Je ne peux que m'en réjouir. Je souhaite, en effet, que ne soit pas prises en considération seulement la logique financière, la logique de

rentabilité, voire la logique de profit, mais bien plutôt celle de l'aménagement du territoire et du service public rendu à l'usager.

J'ai cru comprendre que telle était la volonté du ministre. Je souhaite qu'il insiste lourdement auprès de la direction de la SNCF pour que celle-ci tienne compte de ses instructions.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Paul Bacquet](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (4^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 708

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 mars 1999, page 1622

Réponse publiée le : 24 mars 1999, page 2691

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 22 mars 1999