



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ligne Béziers Neussargues Clermont-Ferrand Paris

Question écrite n° 11272

Texte de la question

M. François Liberti attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la situation suivante. Depuis 1995, le comité pluraliste composé de citoyens avec ou sans emploi, de précaires, de cheminots, d'organisations syndicales et d'associations, d'artisans, de commerçants, de chefs d'entreprise, de chambres de commerces et d'industries, de chambres de métiers, d'élus, de partis politiques, de collectivités, s'est engagé pour la modernisation et la redynamisation de la ligne SNCF Béziers - Neussargues - Clermont-Ferrand - Paris, communément appelée « ligne de la montagne ». Le 13 mai 2002, après 7 ans de lutte acharnée, l'ensemble des partenaires, Etat, réseau ferré de France, les régions Auvergne, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, tous concernés avec la SNCF par ce projet, signaient une convention de modernisation avec des engagements financiers de chacun très précis. De son côté la direction nationale de la SNCF s'engageait à développer les trafics dès lors que la ligne serait modernisée. Au niveau européen, elle a été reconnue d'un intérêt majeur pour le trafic des marchandises avec son inscription, en décembre 1999, au Schéma européen fret. Des premiers travaux ont été effectués par anticipation dans les départements de la Lozère, de l'Aveyron et de l'Hérault en 2000, 2001 et depuis 2002 aucun chantier n'a été réalisé et rien n'est programmé en 2003. Aujourd'hui si l'arrêt de la modernisation se confirme, c'est l'avenir même de la ligne ferroviaire qui est compromis. Pourtant l'enjeu est primordial pour le centre et le sud de la France en matière d'aménagement de territoire, de réponses aux besoins des usagers, des populations, du transport des marchandises, du développement du ferroutage, d'emploi et donc de retombées économiques. Les conséquences seront incommensurables avec des suppressions de trains, des fermetures de gares, l'augmentation du nombre de camions sur les routes et les autoroutes avec ses incidences sur la sécurité routière et la pollution. La situation de saturation de la vallée du Rhône et du littoral méditerranéen sera d'autant plus aggravée. Tenant compte de l'ensemble de ces éléments et de ces perspectives désastreuses, il lui demande en conséquence qu'il notifie dans les plus brefs délais au préfet coordonnateur du dossier, préfet d'Auvergne, de réunir le comité de pilotage avec un calendrier des travaux jusqu'en 2006, le lancement de l'étude de financement du passage aux 25 000 volts du tronçon de ligne d'Issoire à Béziers et l'échéancier financier correspondant à chaque partenaire afin que les engagements pris par chacun se concrétisent en actes.

Texte de la réponse

Le précédent gouvernement a annoncé la réalisation de nombreux projets d'infrastructures de transport, routiers, ferroviaires et fluviaux, sans avoir prévu les financements correspondants. En outre, le précédent gouvernement avait également affiché des délais de réalisation souvent irréalistes, y compris sur le plan strictement technique. Le Gouvernement a donc commandé à l'inspection générale des finances et au conseil général des ponts et chaussées un audit pour faire la photographie des projets annoncés et analyser notamment leur coût et leur degré d'avancement. La réalité est qu'il manque 15 milliards d'euros pour mieux entretenir les infrastructures et réaliser l'essentiel des projets. Cette impasse est encore plus importante lorsqu'on prend en compte les projets écartés par l'audit mais qui peuvent présenter un intérêt stratégique à long terme. Après les constats de l'audit, les rapports des sénateurs Hubert Haenel et François Gerbaud sur le fret ferroviaire et du

sénateur Henri de Richemont sur le maritime et l'étude prospective de la DATAR ont proposé des orientations pour l'avenir. Les questions essentielles qui devront être abordées lors des débats au Parlement portent sur le niveau d'ambition que nous avons en matière d'infrastructures, sur les orientations en matière de desserte des territoires, sur les complémentarités entre les modes de transports et surtout sur la mobilisation des financements correspondants pour satisfaire ces besoins. C'est à partir de l'éclairage apporté par la représentation nationale que le Gouvernement compte définir une politique ambitieuse mais réaliste de transport, avec des financements en regard des projets. Il s'agit justement d'éviter que des projets comme l'amélioration de la ligne Clermont-Ferrand-Neussargues-Béziers soient annoncés sans financement correspondant. D'autre part, dans le cas précis du transport de marchandises, il ne s'agit pas uniquement de développer les infrastructures, il est également essentiel d'optimiser leur utilisation et d'améliorer la qualité de service globale offerte par les opérateurs (fréquence, ponctualité, traçabilité, prix, etc.). C'est cette offre adaptée qui permettra d'inciter les chargeurs et les transporteurs à transférer des marchandises de la route vers des modes alternatifs.

Données clés

Auteur : [M. François Liberti](#)

Circonscription : Hérault (7^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11272

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 février 2003, page 660

Réponse publiée le : 16 juin 2003, page 4779