



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Paris Clermont-Ferrand

Question orale n° 1289

Texte de la question

M. Jean Mallot attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur la situation des transports ferroviaires desservant l'Allier. Le grand débat sur la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon devrait être lancé en 2011. Il est impératif que son tracé permette une véritable irrigation du massif Central et que les trois villes de l'Allier en bénéficient pleinement en direction de Paris et de Lyon. Il souhaite surtout appeler l'attention sur les trains grandes lignes actuels qui sont dans un état déplorable. Il faut maintenir les trains directs Paris-Montluçon et achever l'électrification du tronçon Montluçon-Vierzon. Sur la ligne Clermont-Paris par Vichy et Moulins, les trains connaissent des retards importants et fréquents, et les TéoZ tombent littéralement en ruine, alors que la fréquentation est croissante. Il souhaite connaître les mesures prévues pour remédier à cette situation dans les meilleurs délais.

Texte de la réponse

DESSERTE FERROVIAIRE DE L'ALLIER

M. le président. La parole est à M. Jean Mallot, pour exposer sa question, n° 1289, relative à la desserte ferroviaire de l'Allier.

M. Jean Mallot. Le débat public sur la mise en concession de la route Centre Europe Atlantique s'achève demain. Nous en ressortons - du moins, j'en ressors - avec plus de questions que nous n'en avions au début, et l'État laisse entendre que l'autre route nationale qui traverse notre département, la RN7, serait également concédée, entre Moulins et Roanne. La mise à deux fois deux voies de ces axes devrait ainsi être confiée au privé et leur utilisation soumise à péage. Le désengagement de l'État s'accentuerait donc, ce qui n'est pas acceptable.

Cependant, je veux surtout évoquer la situation des transports ferroviaires.

L'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport ne prévoit toujours pas de liaison à grande vitesse entre Paris et Clermont-Ferrand avant 2020. Le débat public sur la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon devrait être lancé en 2011. Il est impératif que son tracé permette une véritable irrigation du Massif central et que les trois principales villes de l'Allier bénéficient chacune, grâce à cette ligne, d'une réelle et substantielle amélioration du service à destination de Paris et de Lyon.

Pour le moment, force est de constater que les liaisons grandes lignes actuelles sont dans un état déplorable. Il ne s'écoule pas un jour sans que la presse régionale se fasse l'écho de retards, de suppressions de trains, etc., alors que, de son côté, le conseil régional finance en-dehors de ses compétences un plan rail pour un montant de 70 millions d'euros, palliant ainsi le désengagement de l'État, et vient d'achever le renouvellement complet du matériel roulant pour les TER.

Le maintien des trains directs Paris-Montluçon se fait au détriment de la qualité du service, et la nouvelle organisation proposée suscite le mécontentement tant des usagers que des cheminots. Il faudra bien, monsieur le secrétaire d'État, en passer par l'achèvement de l'électrification du tronçon Montluçon-Vierzon. Sur la ligne Clermont-Paris via Vichy et Moulins, les trains connaissent des retards importants et fréquents et la qualité du

transport est très dégradée, malgré une fréquentation croissante. Cette ligne a d'ailleurs été repérée par la SNCF comme l'une des douze lignes dites "à problèmes".

Les habitants de l'Allier se demandent vraiment ce qu'ils ont fait de mal pour être punis de la sorte. Il y a une dizaine d'années, les TEOZ ont remplacé les trains Corail, mais c'étaient les mêmes voitures, déjà vieilles de vingt-cinq ou trente ans, restructurées et intérieurement réaménagées. Simplement, on y était davantage secoué et la réservation obligatoire rendait le voyage plus onéreux sans que l'on gagne une seule seconde sur le temps de parcours. Aujourd'hui, ces voitures TEOZ - comprenez-le - tombent littéralement en ruine sous le poids des ans.

En outre, pendant les travaux de la gare de Lyon, les trains en provenance de l'Auvergne arrivent désormais à la gare de Paris-Bercy. En résulte, avec moins de taxis, moins de métros, une dégradation supplémentaire du service pour l'usager. Espérons d'ailleurs que ce transfert ne soit que momentané. Certes, c'est ce qui était annoncé, mais tout le monde s'inquiète.

Dès lors, monsieur le secrétaire d'État, pensez-vous vraiment que c'est ainsi que vous allez développer le transport ferroviaire ? Je souhaite connaître les mesures prévues pour remédier à cette situation dans les meilleurs délais.

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

M. Thierry Mariani, *secrétaire d'État chargé des transports*. Monsieur le député, vous évoquez la question de la qualité de la desserte ferroviaire du département de l'Allier, qui, visiblement, pose problème.

S'agissant des trains grandes lignes actuels, je tiens à vous apporter les éléments de réponse suivants.

Les trains Paris-Montluçon et Paris-Clermont font bien partie du périmètre de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire conclue par le secrétariat d'État et la SNCF le 13 décembre 2010. En tant qu'autorité organisatrice de ces lignes, l'État veillera tout particulièrement à l'amélioration de leur qualité de service. Non seulement la convention garantit ces lignes pour une période de trois ans grâce à une participation de l'État, mais la SNCF est soumise à une obligation de régularité depuis le 1er janvier dernier, de même qu'à une obligation de qualité de service, qui sera contrôlée et dont l'insuffisant respect pourra être sanctionné par une amende. Attendons tout de même un tout petit peu avant de juger un dispositif qui n'a qu'un mois et trois jours !

Je vous confirme que les deux liaisons quotidiennes directes entre Paris et Montluçon *via* Saint-Amand-Montrond seront maintenues. Pour sa part, la ligne Paris-Clermont est intégrée aux douze lignes sensibles concernées par le plan de renforcement de la qualité de service de la SNCF. Ce plan s'appuiera sur un diagnostic de la production pour se traduire par une démarche d'amélioration industrielle continue sur 18 ou 24 mois. Pour établir ce diagnostic, l'autorité organisatrice et la SNCF sont convenues qu'un audit externe sera diligenté en priorité sur les lignes d'équilibre du territoire figurant parmi les lignes sensibles.

Plus généralement, cette démarche a pour objectif une amélioration continue de la qualité de service selon quatre axes majeurs : la fiabilisation durable et progressive du matériel roulant, l'amélioration des conditions d'exploitation, la limitation de l'impact sur la régularité des causes externes à l'entreprise et enfin un effort important sur l'information des voyageurs en cas de situation perturbée.

À plus long terme, il est essentiel que les territoires du Grand Centre, dont - bien sûr - le département de l'Allier, puissent bénéficier directement de la grande vitesse ferroviaire. C'est le sens du projet de ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, qui a été inscrit dans la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement.

Le Gouvernement est pleinement mobilisé en faveur de l'avancée de ce grand projet. La commission nationale du débat public a déjà été saisie, le 17 janvier dernier, par Réseau ferré de France sur la base de quatre scénarios contrastés qui permettent tous d'améliorer considérablement la desserte ferroviaire de l'Allier. Le débat public, qui se tiendra à l'automne 2011 si la CNDP en confirme l'opportunité, sera l'occasion pour les acteurs d'exprimer leur point de vue et leur avis sur les suites à apporter à ce grand projet, préalablement à toute décision.

M. le président. La parole est à M. Jean Mallot.

M. Jean Mallot. Monsieur le secrétaire d'État, sans doute avez-vous besoin de vous appuyer sur cet audit externe dont vous venez de parler, mais je peux vous assurer qu'il est extrêmement simple à réaliser : le matériel est complètement à bout de souffle et les usagers ne voient pas de perspective d'amélioration. Il faut donc aller vite.

À propos de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon et des quatre scénarios qui vont être soumis

au débat public, nous estimons que, si le critère du coût doit être pris en compte, c'est l'aménagement du territoire, dont la responsabilité incombe à l'État, qui est primordial.

Données clés

Auteur : [M. Jean Mallot](#)

Circonscription : Allier (3^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1289

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 janvier 2011, page 580

Réponse publiée le : 4 février 2011, page 756

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 25 janvier 2011