



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Paris Clermont-Ferrand

Question orale n° 1723

Texte de la question

M. Louis Giscard d'Estaing attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la desserte ferroviaire actuelle et future entre Paris et Clermont-Ferrand. Concernant la desserte actuelle, il souhaite savoir dans quelles conditions la ligne Teoz reviendra à la gare de Lyon plutôt qu'en gare de Bercy. Il interroge sur le sujet de la LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, sur le calendrier et sur la gare de départ à Paris.

Texte de la réponse

FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE

PARIS-CLERMONT-FERRAND

M. le président. La parole est à M. Louis Giscard d'Estaing, pour exposer sa question, n° 1723, relative au fonctionnement de la ligne Paris-Clermont-Ferrand.

M. Louis Giscard d'Estaing. Je souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur la desserte ferroviaire actuelle et future entre Paris et Clermont-Ferrand, en associant à cette question mes collègues Jean Mallot, député de l'Allier et vice-président de l'Assemblée nationale, Jean Proriol, député de la Haute-Loire, Alain Néri, sénateur du Puy-de-Dôme, Jean-Paul Dufregne, président du conseil général de l'Allier, Claude Malhuret, maire de Vichy, conseiller régional d'Auvergne et président de " Signal d'alarme ", Pierre-André Périssol, maire de Moulins et Serge Godard, maire de Clermont-Ferrand.

Vous connaissez notre mobilisation en faveur de la liaison à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, qui achève son débat public, mais dont le calendrier de réalisation se situe au-delà de 2020.

Dans cette attente, l'Auvergne ne doit pas subir la triple peine : ne pas être raccordée au TGV, avoir des trains en mauvais état, et qui arrivent à la gare de Bercy ! En effet, depuis le 11 décembre 2011, les trains Clermont-Paris ont été chassés de la gare de Lyon et renvoyés gare de Bercy. Gare de Lyon : cinq lignes de métro, neuf lignes de bus, une connexion à tous les RER, des liaisons vers les aéroports, des dizaines de commerces et de restaurants. Rien de tout cela gare de Bercy, où la première station de métro est à trois cents mètres.

L'Auvergne a besoin de l'intermodalité. La seule ligne Intercités, anciennement Téoz, qui soit rentable, c'est la ligne Clermont-Paris. L'association " Signal d'Alarme ", qui compte 20 000 adhérents et regroupe tous les grands élus d'Auvergne ainsi que de très nombreux maires, refuse cette relégation en gare de Bercy.

Outre cette décision de changement de gare, contraire aux écrits de la SNCF, la ligne est dotée de matériel de troisième catégorie. Je vous invite à faire un aller-retour Paris-Clermont en train et vous découvrirez des wagons en fin de course, tractés par des motrices obsolètes. Les Auvergnats sont excédés par les retards incessants et les conditions d'inconfort. Par exemple, un retard de trois heures et demie le 19 janvier dernier a empêché les élus auvergnats de participer à l'inauguration du salon du thermalisme à Paris. Cet état de fait est habituel car le lendemain, vendredi 20 janvier, un autre retard de trois heures est survenu.

Je demande ainsi solennellement au Gouvernement de s'engager à ce que l'État soit aux côtés des élus d'Auvergne afin de contraindre la SNCF pour qu'à nouveau les trains Paris-Clermont-Ferrand partent et arrivent gare de Lyon, puisque que l'étude que vous avez confiée au conseil général du développement durable et à

l'école polytechnique de Lausanne a conclu à cette possibilité dont on vérifie actuellement les modalités pratiques.

Je souhaite également que vous nous informiez des actions qui seront menées afin d'améliorer l'état des trains et de la ligne, des mesures qui seront prises pour que cessent les retards entre Paris et Clermont-Ferrand, ainsi que des échéances retenues pour l'installation de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, compte tenu de la clôture des débats publics les 24 et 25 janvier dernier.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

M. Thierry Mariani, *ministre chargé des transports*. Comme vous le savez, l'État est devenu, depuis le 1er janvier 2011, l'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire et, à ce titre, de la ligne Paris-Clermont-Ferrand.

Compte tenu de la saturation envisagée en gare de Lyon en 2012, notamment suite à la mise en service de la LGV Rhin-Rhône et des réorganisations de circulations prévues dans le cadre du service annuel 2012, la SNCF et RFF ont décidé de transférer l'arrivée de la ligne Paris-Clermont-Ferrand en gare de Bercy à compter de décembre 2011.

Pour accompagner ce transfert, trois membres du conseil général de l'environnement et du développement durable - CGEDD - ont été chargés d'une mission de coordination auprès de RFF et de la SNCF pour s'assurer de l'amélioration de l'interconnexion entre la gare et la station de métro Bercy et, au-delà, de l'amélioration de la qualité de service offert en gare de Bercy.

Je me suis moi-même rendu à plusieurs reprises à la gare de Bercy et vous avez parfaitement raison, monsieur le député, sur la qualité du service. À l'origine, cette gare n'avait pas la vocation qu'elle a aujourd'hui.

Depuis le lancement de cette mission, de nombreuses actions ont d'ores et déjà été réalisées en gare de Bercy : espaces d'attente au rez-de-chaussée et à l'étage, aménagement d'un espace enfant, mise en place d'une signalétique plus adaptée, service de navettes gratuites entre les gares de Lyon et de Bercy.

À plus long terme, le STIF et la RATP étudient les modalités de création d'un nouvel accès à la ligne 14 à proximité de la gare de Bercy dans le cadre du prolongement de la ligne prévu dans le Grand Paris. L'ensemble des acteurs s'attache donc à améliorer les conditions d'accueil et d'arrivée en gare de Bercy.

S'agissant des perspectives d'un retour en gare de Lyon, vous savez que les expertises de RFF et de la SNCF ont fait l'objet d'une première analyse, à la suite d'une forte attente exprimée en septembre dernier par les élus, en particulier vous-même et M. Brice Hortefeux. La mission confiée au CGEDD a ainsi été complétée par une expertise des capacités ferroviaires disponibles de la gare de Lyon, qui s'est appuyée sur un audit réalisé par l'école polytechnique fédérale de Lausanne.

Le CGEDD a rendu les conclusions de ce rapport, qui ont été présentées lors du dernier comité d'axe par le préfet de région Auvergne. Il en ressort que l'ampleur des changements d'horaires prévus dans le cadre du service annuel 2012 rendait impossible un retour en gare de Lyon à partir du 11 décembre dernier mais qu'il convenait de poursuivre les expertises pour un transfert à plus ou moins brève échéance.

Un prochain point d'étape était initialement prévu à la fin du mois de mars, sur la base du résultat des travaux qui seront présentés par l'école polytechnique fédérale de Lausanne et que je m'engage à vous communiquer. Je suis néanmoins bien conscient des attentes des élus sur le calendrier de remise de ces travaux et j'ai donc demandé, en particulier suite à vos interventions, monsieur le député, qu'un point d'étape puisse être fait pour la réunion du comité d'axe, programmé au milieu du mois de mars. Je ne peux que vous confirmer que le Gouvernement examine cette question avec la plus grande attention afin de trouver la meilleure solution possible au regard des contraintes techniques, dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, le projet vise à diffuser la grande vitesse ferroviaire aux territoires du Grand Centre de la France, en constituant par ailleurs un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Lyon en voie de saturation.

Le débat public organisé par la commission nationale du débat public sur ce projet s'est déroulé du 4 octobre 2011 au 25 janvier 2012. Il a permis de recueillir l'expression de l'ensemble des acteurs concernés et du public, préalablement au bilan que la commission nationale du débat public tirera de ce débat et aux décisions que le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, prendra à l'été sur la poursuite de ce projet.

S'agissant de la problématique de l'arrivée à Paris des trains qui circuleront sur cette LGV, il n'est pas possible au stade actuel du projet, très en amont, de préciser comment seront utilisées, à l'horizon de réalisation du projet, en 2025, les deux gares susceptibles d'accueillir des circulations empruntant cette ligne nouvelle : la gare

d'Austerlitz et la gare de Lyon. Les études qui se poursuivront à cet effet devront notamment tenir compte de la saturation de ces gares et de leurs lignes d'approche, ainsi que des projets envisagés à cet horizon comme le schéma directeur du RER C et les projets de transports du Grand Paris.

Quant à l'état du matériel de la ligne Clermont-Ferrand-Paris, j'ai pu, là encore, me rendre compte par moi-même que votre analyse était hélas pertinente. Suite aux rencontres que nous avons eues, avec vous-même comme avec d'autres élus, sachez que le renouvellement du matériel est désormais l'une de nos priorités.

M. le président. La parole est à M. Louis Giscard d'Estaing.

M. Louis Giscard d'Estaing. Je prends actes des propos du ministre sur les trois éléments essentiels : le calendrier de retour à la gare de Lyon en fonction des résultats de l'étude réalisée par l'école polytechnique de Lausanne, l'état du matériel, le calendrier de la LGV, à l'horizon 2025.

Données clés

Auteur : [M. Louis Giscard d'Estaing](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1723

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 janvier 2012, page 738

Réponse publiée le : 3 février 2012, page 682

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 24 janvier 2012