



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de voyageurs

Question orale n° 938

Texte de la question

M. Gérard Charasse alerte M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la situation particulièrement dégradée du transport public ferroviaire depuis la région Auvergne vers Paris. En une dizaine d'années, le nombre de retards a plus que triplé, tant en nombre qu'en durée. Il retient de ses investigations que cette situation ne s'impute pas à l'état des voies qui, s'il conduit à une perte notable de confort notamment avec les voitures de type "Téoz" rehaussées et donc plus sensibles au roulis, ne provoque que très rarement des ralentissements mais à la gestion matérielle et humaine de la ligne qui impose aux agents comme aux matériels un travail à flux tendu qui ne souffre, sans conséquence notoire, aucun aléa. Il lui demande, face aux conséquences de cet état de fait sur la fréquentation d'une ligne qui n'est plus fiable et donc sur son avenir, de bien vouloir ouvrir une enquête administrative qui permette d'identifier sûrement les causes de ce dysfonctionnement et d'y remédier.

Texte de la réponse

LIGNE FERROVIAIRE AUVERGNE-PARIS

M. le président. La parole est à M. Gérard Charasse, pour exposer sa question, n° 938, relative à la ligne ferroviaire Auvergne-Paris.

M. Gérard Charasse. Monsieur le président, mes chers collègues, ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État chargé des transports, et concerne la situation particulièrement dégradée du transport public ferroviaire depuis la région Auvergne vers Paris. En une dizaine d'années, le nombre de retards a plus que triplé, tant en nombre qu'en durée, atteignant parfois plusieurs heures.

De mes investigations, je retiens que cette situation ne s'impute pas à l'état des voies - qui, s'il conduit à une perte notable de confort, notamment avec les voitures de type Téoz rehaussées, plus sensibles au roulis, ne provoque que très rarement des ralentissements -, mais à la gestion matérielle et humaine de la ligne qui impose aux agents comme aux matériels un travail à flux tendu qui ne souffre, sans conséquence notoire, aucun aléa.

Cet état de fait risque d'avoir, sur la fréquentation d'une ligne qui n'est plus fiable, et donc sur son avenir, de graves conséquences. Je demande donc à M. le secrétaire d'État de bien vouloir ouvrir une enquête administrative qui permette d'identifier sûrement les causes de ce dysfonctionnement et d'y remédier rapidement, en attendant le TGV.

M. le président. La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

M. Benoist Apparu, *secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme*. Monsieur le député, vous m'interrogez sur la dégradation sensible de la qualité de service que vous observez et qui se traduit, notamment, par des retards, sur la ligne Clermont-Ferrand-Paris, desservie par les services nationaux de la SNCF. Pour l'année 2009, le taux de régularité entre les deux villes est de 88,8 %. La principale cause d'irrégularités sur cette ligne est liée aux pannes de locomotive, qui expliquent 27 % des retards. La SNCF a donc lancé, au début de l'année 2009, un plan d'action correctif afin de réduire le nombre d'avaries.

Toutefois, la ligne entre Clermont-Ferrand et Paris connaît depuis décembre 2009 une situation difficile liée aux

périodes de grand froid. La SNCF a anticipé ces contraintes climatiques en mettant en oeuvre des ralentissements à 160 kilomètres à l'heure dès le début des intempéries, afin de garantir la sécurité des circulations et de continuer à faire rouler l'intégralité des trains sur cet axe.

De manière exceptionnelle, la durée et l'importance de la période de froid ont provoqué des projections de glace, endommageant le matériel. Ainsi, un nombre important de baies vitrées de voitures voyageurs ont dû être remplacées, ce qui a immobilisé certaines voitures Téo.

Par ailleurs, les opérations de jumelage des rames, au départ de Clermont, ont également été difficiles, dans la mesure où les systèmes d'attelage ont été affectés par les périodes de fort gel. Pour limiter les conséquences de ces phénomènes, la vitesse a été de nouveau réduite à 140 kilomètres à l'heure sur certains tronçons. Cela a pu entraîner des retards pendant cette période, mais tous les trains ont circulé.

Vous faites également mention de problèmes concernant la gestion humaine de la ligne. Les visites de maintenance et l'anticipation des ressources sont gérées au plus près par la SNCF, de manière que les trains puissent partir à l'heure. Un plan d'action a été mis en place en 2010 afin de permettre une amélioration continue de l'organisation actuelle.

Enfin, je tiens à rappeler que la SNCF a mis en place, depuis le début de 2007, plusieurs actions afin d'accélérer le temps de parcours entre Paris et Clermont, et d'améliorer la qualité de service. Par ailleurs, en décembre 2008, les travaux prévus dans le cadre du précédent contrat de plan État-région permettent de relever la vitesse à 200 kilomètres à l'heure, au lieu de 160 actuellement.

Plus généralement, l'année 2009 a été marquée sur l'ensemble du réseau par des problèmes de régularité. Ces problèmes sont principalement liés à l'augmentation du trafic et à l'effort considérable qui a été mis en oeuvre pour renouveler les parties les plus anciennes du réseau. La modernisation des lignes peut en effet nécessiter des ralentissements de trains sur certaines portions en travaux. Les causes des retards internes à la SNCF dues au matériel défaillant et aux erreurs humaines ne sont à l'origine que de 35 % des problèmes.

Comme vous le savez, Dominique Bussereau a récemment fixé comme objectif à la SNCF de revenir à 90 % de ponctualité en 2010, et les efforts sur la ligne Paris-Clermont devront être particulièrement visibles et efficaces.

M. le président. La parole est à M. Gérard Charasse.

M. Gérard Charasse. La moitié des propos que vous venez de tenir, monsieur le secrétaire d'État, ne correspond pas à la réalité !

Empruntant moi-même cette ligne toutes les semaines, je sais que les deux millions de voyageurs qui l'utilisent vivent une situation tout à fait différente de ce que vous décrivez. Il n'y a pas eu d'amélioration sensible et les problèmes rencontrés cet hiver sont en réalité bien antérieurs aux difficultés hivernales. Ils résultent de problèmes matériels. En outre, lorsque j'évoque des problèmes humains, je mets en cause non pas les personnes qui travaillent mais le manque de personnel.

Depuis douze ans, je ne vois qu'une détérioration du service rendu sur cette ligne.

Données clés

Auteur : [M. Gérard Charasse](#)

Circonscription : Allier (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 938

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 février 2010, page 1499

Réponse publiée le : 24 février 2010, page 1410

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 16 février 2010