



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question orale n° 383

## Texte de la question

M. André Chassaigne interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la dégradation progressive de l'infrastructure ferroviaire dans le Massif Central, à laquelle sont confrontés les élus et les usagers. Après la fermeture de deux lignes en 2007, d'autres telles que Clermont-Ferrand-Saint-Étienne, la ligne du Cévenol, celle de l'Aubrac, Clermont-Bordeaux par Limoges, Bordeaux-Lyon par Montluçon, n'ont pas de pérennité assurée. Guidé par un esprit de rentabilité excluant les besoins d'aménagement du territoire, RFF souhaite en effet concentrer exclusivement ses investissements sur des lignes ayant un potentiel de développement. C'est donc un enclavement total qui est promis au Massif central. Cette orientation se traduit pour les régions concernées par l'annonce d'une réduction considérable des crédits du volet ferroviaire des prochains contrats de projet État-région. Les premières sommes annoncées inquiètent les élus. Ainsi, pour l'Auvergne, l'enveloppe consacrée au ferroviaire est estimée à seulement 50 millions d'euros pour la période 2014-2020. Elle ne répond absolument pas aux besoins pour la sauvegarde et la modernisation du réseau régional et interrégional. Les premières fermetures de liaisons seraient effectives dès juillet 2014 du fait des désengagements de l'État et de RFF. Que compte réellement faire le Gouvernement pour un véritable développement du réseau ferré et de nos territoires ? Quels moyens en investissements seront dédiés aux infrastructures ferroviaires considérées comme non attractives ? Il demande si l'entreprise RFF prendra enfin ses responsabilités pour investir dans la modernisation de l'ensemble du réseau de chemin de fer.

## Texte de la réponse

### ÉTAT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DANS LE MASSIF CENTRAL

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour exposer sa question, n° 383, relative à l'état de l'infrastructure ferroviaire dans le Massif central.

**M. André Chassaigne.** Ma question s'adresse à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Dans le Massif central, les élus et les usagers sont confrontés à une dégradation progressive de l'infrastructure ferroviaire. Deux lignes ont fermé en 2007 et d'autres n'ont pas de pérennité assurée ; je pourrais citer la ligne Clermont-Ferrand-Saint-Étienne, la ligne du Cévenol, celle de l'Aubrac, Clermont-Bordeaux par Limoges et la ligne Bordeaux-Lyon par Montluçon.

Guidé par un esprit de rentabilité excluant les besoins d'aménagement du territoire, Réseau ferré de France souhaite en effet concentrer exclusivement ses investissements sur des lignes ayant un potentiel de développement. Le Massif central est donc menacé à terme d'être totalement enclavé.

Cette orientation se traduit pour les régions concernées par l'annonce d'une réduction considérable des crédits du volet ferroviaire des prochains contrats de projet État-région. Les premières sommes annoncées inquiètent les élus. Ainsi, pour l'Auvergne, l'enveloppe consacrée au ferroviaire est estimée à seulement 50 millions d'euros pour la période 2014-2020. Elle ne répond absolument pas aux besoins pour la sauvegarde et la modernisation du réseau régional et interrégional. Les premières fermetures de liaisons seraient même

effectives dès juillet 2014 du fait des désengagements de l'État et de RFF.

Dans ces conditions, ma question se décline en trois interrogations en lien avec le projet de loi portant réforme ferroviaire et les contrats de projet État-région : que compte réellement faire le Gouvernement pour un véritable développement du réseau ferré et de nos territoires ? Quels moyens en investissements seront dédiés aux infrastructures ferroviaires considérées comme non attractives ? L'entreprise RFF prendra-t-elle enfin ses responsabilités pour investir dans la modernisation de l'ensemble du réseau de chemin de fer ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

**M. Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.** Monsieur le député, veuillez excuser l'absence de M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, actuellement en Israël avec le Président de la République. Lors de la présentation du plan d'investissements pour la croissance en juillet dernier, priorité a clairement été donnée par le Premier ministre à l'amélioration des transports du quotidien. Cette priorité se retrouve à travers deux démarches.

Premièrement, dans le grand plan de modernisation du réseau ferroviaire, en plus des 3,2 milliards d'euros consacrés à l'entretien et à l'exploitation, 2,5 milliards par an seront consacrés par Réseau ferré de France aux lignes structurantes du réseau et aux nœuds ferroviaires les plus contraints. Ce plan est train d'être décliné au niveau des territoires.

Deuxièmement, dans le cadre de la prochaine génération de contrats de plan État-région, le volet mobilité multimodale doit être finalisé début 2014. Il s'agit ici de définir avec les collectivités concernées les opérations prioritaires de désenclavement, de modernisation et de développement des réseaux.

Comme vous le savez, monsieur le député, puisque vous faisiez partie de la commission Mobilité 21, celle-ci a recommandé de porter l'enveloppe allouée aux PER à 950 millions d'euros par an, soit une augmentation de près de 40 % par rapport au montant de 2012 pour traduire la priorité donnée aux transports du quotidien. Le Gouvernement a repris intégralement vos conclusions et les mettra en œuvre, en Auvergne comme dans les autres régions de France. C'est le sens des deux démarches auxquelles je viens de faire référence.

En outre, le matériel roulant des lignes Intercités sera renouvelé d'ici à 2025 et 510 millions d'euros sont engagés dès cette année au profit du renouvellement des lignes à traction thermique. Un appel d'offres sera lancé en 2015, notamment pour la ligne Paris-Clermont-Ferrand, pour des livraisons attendues à compter de 2018 ou 2019. Dans l'attente de la livraison de ces matériels, le ministre délégué chargé des transports a demandé à la SNCF d'examiner les conditions techniques et financières de déploiement à court terme de quelques rames TGV rénovées sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand. S'agissant du Cévenol, le ministre souhaite vous assurer que le Gouvernement n'envisage en aucune manière, à quelque échéance que ce soit, sa suppression. Sur 2009-2013, 55 millions ont été investis.

S'agissant de la ligne de l'Aubrac, son infrastructure bénéficie d'une maintenance courante annuelle d'environ 10 millions, à laquelle viennent s'ajouter 2 à 4 millions par an d'opérations de grand entretien ou de renouvellement d'ouvrages d'art. Comme pour le Cévenol, l'État veillera à ce que cette ligne soit pérennisée.

Comme vous le voyez, le Gouvernement est déterminé à répondre aux besoins du transport du quotidien, notamment en Auvergne, tout en respectant les engagements de maîtrise budgétaire.

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Je vous remercie, monsieur le ministre, pour la précision de la réponse. Une seule interrogation demeure : qu'en est-il des clés de répartition utilisées pour décliner territorialement les objectifs de transport du quotidien définis par la commission Mobilité 21 et repris ensuite par le Premier ministre ? Ce que je veux dire par là, c'est qu'il est très important – le ministre me fournira sans doute ultérieurement des précisions sur ce point – de savoir comment les crédits nécessaires vont être répartis entre les différents contrats de plan État-région. Actuellement, la somme allouée à la région Auvergne, qui s'élève à 50 millions d'euros, sert de base

aux discussions. Or elle est totalement insuffisante pour répondre aux besoins.

## Données clés

**Auteur** : [M. André Chassaigne](#)

**Circonscription** : Puy-de-Dôme (5<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question** : Question orale

**Numéro de la question** : 383

**Rubrique** : Transports ferroviaires

**Ministère interrogé** : Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire** : Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le** : [19 novembre 2013](#), page 11870

**Réponse publiée au JO le** : [20 novembre 2013](#), page 11732

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [19 novembre 2013](#)