



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Avenir de la ligne ferroviaire Aurillac-Brive, désenclavement du Cantal

Question écrite n° 1735

Texte de la question

M. Vincent Descoeur attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur l'avenir de la ligne ferroviaire Aurillac-Brive, essentielle au désenclavement du département du Cantal et de la ville d'Aurillac qu'elle relie au carrefour ferroviaire de la gare de Brive. Cette ligne a fait l'objet d'importants travaux entre mars et juillet 2017. Ces investissements doivent permettre de maintenir la circulation des trains entre Aurillac et Brive jusqu'en 2020, date à laquelle il sera nécessaire selon la SNCF d'engager de nouveaux et importants travaux de modernisation. En conséquence, il lui demande les moyens que le Gouvernement compte mettre en œuvre afin de garantir la pérennité de cette ligne et, plus largement, pour assurer l'avenir du transport ferroviaire dans les petits départements ruraux.

Texte de la réponse

La ligne ferroviaire Aurillac-Brive est un itinéraire interrégional reliant respectivement les anciennes régions Auvergne, Midi-Pyrénées et Limousin. Elle est dédiée aux circulations TER, pour un trafic moyen de 4 allers-retours quotidiens. Elle permet un accès à Paris via Brive et la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, avec un temps de trajet de 6 heures depuis Aurillac quasi équivalent à celui via Clermont-Ferrand. La ligne Brive-Aurillac a d'ores et déjà fait l'objet de travaux de rénovation importants sur la période 2009-2013 pour un montant de 15,5 millions d'euros pris en charge dans le cadre du Plan Rail Auvergne. Des travaux complémentaires sur la voie ont également été réalisés au cours de l'année 2017 à hauteur de 3,6 millions d'euros financés au moyen du solde disponible au sein de ce Plan Rail. Ce sont donc au total près de 19 millions d'euros qui ont été investis sur la ligne au cours des dernières années. Cette ligne est aujourd'hui confrontée à des problèmes récurrents de « déshuntage » en période automnale. Lorsque le trafic sur une ligne est faible – ce qui implique une limitation de l'auto-nettoyage habituel des rails par les circulations lourdes de voyageurs ou de fret – et que les conditions météorologiques favorisent notamment l'accumulation de feuilles mortes, certains autorails légers peuvent ne plus être détectés par les systèmes de sécurité dont le fonctionnement est basé sur le contact électrique entre les rails et les essieux. Il s'ensuit la mise en place de suspensions d'exploitation temporaires pour des raisons de sécurité. Afin de permettre un rétablissement des circulations tout au long de l'année, l'installation d'un compteur d'essieux ainsi que les travaux complémentaires associés sont financés dès cette fin d'année 2017 dans le cadre du contrat de plan État-région en Auvergne. L'ensemble de ces mesures permet de garantir la pérennité de la ligne Brive-Aurillac jusqu'en 2021. Les investissements complémentaires qui seront nécessaires afin de permettre le maintien des circulations au-delà de 2021 devront faire l'objet d'une concertation de l'ensemble des parties prenantes, qui seront appelées à se prononcer sur leur opportunité en fonction notamment des montants financiers à engager. De manière générale, après plusieurs décennies d'investissements en faveur des lignes à grande vitesse, l'État a redonné la priorité à la maintenance et à la rénovation du réseau existant. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour que ces infrastructures ne connaissent plus une dégradation inexorable de leur état, et pour permettre au contraire une réduction de l'âge moyen de leurs composantes. Compte tenu de l'ampleur des besoins, les contraintes particulièrement fortes qui pèsent sur le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) posent néanmoins la question des moyens que peut mobiliser

l'État en faveur de la régénération des lignes régionales. Il est ainsi devenu indispensable de hiérarchiser les opérations à réaliser et la priorité doit ainsi être donnée par l'État et SNCF Réseau au renouvellement du réseau structurant, soit le plus circulé. Ainsi, les investissements concernant l'entretien et la rénovation des lignes les moins circulées (dites "UIC 7 à 9") doivent désormais systématiquement faire l'objet d'un plan de financement partagé avec les collectivités locales, et notamment les régions, dans le cadre des contrats de plan Etat-région (CPER). Cette ligne ferroviaire est représentative des enjeux actuels de la politique des transports et de la détermination du Gouvernement à redonner la priorité aux transports du quotidien tout en veillant à prioriser les financements. Il est en effet indispensable de mettre en adéquation les besoins et les ressources disponibles : les Assises de la Mobilité, qui viennent de s'achever, ainsi que les travaux du Comité d'orientation des infrastructures récemment remis, doivent être l'occasion d'une réflexion de nature à redéfinir en particulier le périmètre et les moyens d'interventions de l'État sur les réseaux existants, afin de maximiser l'efficacité des investissements de l'État au bénéfice du plus grand nombre de nos concitoyens.

Données clés

Auteur : [M. Vincent Descoeur](#)

Circonscription : Cantal (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1735

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 5 février 2018

Question publiée au JO le : [3 octobre 2017](#), page 4705

Réponse publiée au JO le : [20 février 2018](#), page 1502