



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Ligne ferroviaire Paris-Rodez

Question orale n° 583

Texte de la question

M. Laurent Alexandre alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la situation de la ligne ferroviaire Paris-Rodez. Il n'est plus à prouver que le train est un mode de transport vertueux pour l'environnement et qui peut être accessible au plus grand monde. Malheureusement, avec l'éclatement du service public de la SNCF et la politique conduite par le Gouvernement, des territoires et des populations s'en trouvent de plus en plus exclus, que ce soit en raison de lignes qui ferment, de dysfonctionnements chroniques ou de billets trop chers. En matière de transports collectifs, les ruralités sont les grandes oubliées. M. le député plaide auprès de M. le ministre la cause du rail et en l'occurrence de la ligne Paris-Rodez qui dessert sa circonscription, particulièrement de la ligne de train de nuit, qui concentre depuis de longs mois d'immenses difficultés. Cette ligne a un rôle crucial pour la population de l'Aveyron. C'est d'ailleurs un train d'équilibre du territoire. L'Aveyron n'est pas un territoire à part dans la République. Les Aveyronnais sont des citoyens comme les autres qui payent des impôts et méritent leur part d'égalité d'accès aux services publics. Pourtant, le train de nuit Paris-Rodez, ce sont des usagers désespérés et excédés de ne pas être entendus. Le train de nuit Rodez-Paris c'est 66 trains supprimés entre juillet 2023 et janvier 2024. Aucun train n'a circulé entre la fin novembre et le 11 décembre 2023. Ce sont des horaires inadaptés aux usages de travailleurs puisque trop prématurés, notamment dans le sens Paris-Rodez. De Paris, le train part à 19 h pour arriver le lendemain à Rodez. Encore récemment, en partant de 22 h de Paris, on arrivait à 7h à Rodez. Le temps de trajet sur cette ligne s'est considérablement allongé. Cette ligne est d'intérêt national et doit donc permettre de gagner Paris dans des délais raisonnables. La nuit, c'est 12 h pour faire Paris-Rodez. En journée, c'est 9 h en moyenne. Il y a un siècle, le même train mettait moins de 7 h. Et encore faut-il qu'il y ait des trains puisque, ces derniers mois, les annulations sont régulières avec des usagers avertis au dernier moment, sans possibilité de substitutions. M. le député était il y a peu à Figeac, dans le département voisin du Lot, lors d'une mobilisation de syndicats et d'usagers pour la défense du rail et de cette ligne Rodez-Paris. M. le député est interpellé chaque jour par des usagers excédés. Et quand les responsables politiques sortent du bois, c'est bien souvent pour disqualifier les mobilisations sociales pour ainsi mieux épargner les décideurs, exemptés de rendre des comptes. Chez M. le député, pourtant, les gens ne cherchent pas la division mais bien un service efficient, par la cohésion et le bien commun. Car quand les cheminots butent invariablement sur le même mur d'incompréhension, ce sont invariablement les usagers qui sont également « pris en otage ». M. le député précise que les incidents sont directement corrélés au manque d'investissement et d'entretien, que ce soit sur le matériel roulant et sur les infrastructures, qu'il s'agisse de pannes à répétition ou de délais de maintenance trop long en raison des cadences infernales imposées aux effectifs de techniciens souvent éloignés. M. le ministre, est-il prêt à s'engager pour un grand plan de maillage ferroviaire du territoire et notamment des territoires ruraux comme l'Aveyron ? Est-il prêt à prendre les mesures nécessaires pour assurer le renouvellement du matériel roulant et son entretien pour assurer la régularité du train de nuit Rodez-Paris ? Est-il prêt à écouter les propositions des cheminots et des usagers pour améliorer le fonctionnement de cette ligne ? Est-il prêt à favoriser une réelle co-construction des choix en matière ferroviaire afin d'avancer vers une société des usagers maîtres de leurs usages ? Il souhaite connaître sa position sur ce sujet.

Texte de la réponse

LIGNE FERROVIAIRE PARIS-RODEZ

M. le président . La parole est à M. Laurent Alexandre, pour exposer sa question, no 583, relative à la ligne ferroviaire Paris-Rodez.

M. Laurent Alexandre . À l'heure où la prise de conscience de la crise climatique s'approfondit, personne ne conteste l'importance du train comme mode de transport essentiel pour assurer le droit à la mobilité. Malheureusement, avec l'éclatement du service public de la SNCF et votre politique, de plus en plus de territoires et de populations s'en trouvent exclus en raison de fermetures de lignes, de dysfonctionnements chroniques ou du prix trop élevé des billets. En matière de transports collectifs, nos ruralités sont les grandes oubliées. Je plaide auprès de vous, monsieur le ministre délégué chargé des transports, la cause du rail, en l'occurrence celle de la ligne Paris-Rodez, qui dessert ma circonscription, plus précisément la liaison de nuit qui concentre depuis de très longs mois d'immenses difficultés.

Cette ligne joue pourtant un rôle crucial pour la population de l'Aveyron, qui n'est pas un territoire à part dans la République. Les Aveyronnais sont des citoyens comme les autres, monsieur le ministre : ils paient des impôts et méritent qu'on leur assure un égal accès aux services publics. Pourtant les usagers de la liaison de nuit Paris-Rodez sont excédés et même désespérés à force de ne pas être entendus. Entre juillet 2023 et janvier 2024, soixante-six trains ont été supprimés hors période de mobilisation sociale, et aucun train n'a circulé entre la fin du mois de novembre et le 11 décembre 2023. Les horaires de cette liaison sont en outre inadaptés aux contraintes des travailleurs car ils ne sont pas assez tardifs, notamment dans le sens Paris-Rodez.

Les réponses apportées par le service voyageurs intercités de la SNCF ne sont pas à la hauteur compte tenu de l'exaspération compréhensible des usagers. Les raisons invoquées pour justifier ces annulations ne constituent en rien des circonstances exceptionnelles, qu'il s'agisse des travaux sur la voie, de la maintenance des locomotives ou de la chute de feuilles mortes. En 1950, l'automne revenait chaque année, ce qui n'empêchait pas les trains de nuit de circuler, bien au contraire, puisque malgré les feuilles mortes, le Rodez-Paris mettait une heure de moins pour effectuer son parcours.

Ce qui manque, c'est du matériel roulant, mais aussi du personnel opérationnel pour l'entretien des voies et de ce matériel. Cette ligne est d'intérêt national : elle devrait, à ce titre, permettre de relier Rodez à Paris dans des délais raisonnables. Quelles mesures comptez-vous prendre pour assurer le renouvellement du matériel roulant et son entretien et pour garantir la régularité des trains de nuit Rodez-Paris ? Êtes-vous prêts à écouter les propositions formulées par les cheminots et les usagers en vue d'améliorer le fonctionnement de cette ligne ?

M. le président . La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Patrice Vergriete, ministre délégué chargé des transports . J'ai eu l'occasion de répondre à la question quasiment identique qu'a posée votre collègue Stéphane Mazars et je crains de me répéter. Étant élu d'un territoire qui a connu une augmentation de plus de 50 % du temps de parcours des trains le reliant à Paris – deux heures vingt-deux contre une heure trente-deux –, je suis particulièrement sensible à la question de la desserte des villes moyennes, qui ont sans doute été les victimes de l'accent mis pendant près de quarante ans sur le développement des liaisons entre métropoles.

Parmi les raisons invoquées, les travaux constituent une réalité nouvelle. Auparavant, ils n'avaient pas lieu d'être puisque la préférence était donnée à la création de lignes TGV. La situation actuelle ressemble à une double peine : à la vétusté des voies occasionnée par l'absence d'entretien s'ajoutent des opérations de régénération. C'est une bonne chose, certes, qu'il y ait désormais des travaux, mais cela pénalise les usagers actuels.

L'État, en tant qu'autorité organisatrice des trains de nuit, a financé la location d'une locomotive supplémentaire à Brive-la-Gaillarde, qui vient ainsi renforcer le parc de locomotives utilisé pour les dessertes de Rodez, Albi et Aurillac. Les recherches de locomotives supplémentaires se poursuivent car nous tenons à investir dans le

matériel roulant. Pour le reste, je vous renvoie à la réponse que je viens de faire à votre collègue.

Sachez que nous essayons de répondre au mieux aux enjeux de la liaison Rodez-Paris en intégrant des solutions de court terme comme de long terme.

M. le président . La parole est à M. Laurent Alexandre.

M. Laurent Alexandre . J'entends vos arguments, monsieur le ministre, notamment s'agissant de l'acquisition de matériel roulant. Je vous invite toutefois à vous déplacer pour échanger avec les usagers, les élus locaux et les agents SNCF, notamment ceux du centre de maintenance de Capdenac. Votre réponse n'est pas satisfaisante : acheter une ou deux locomotives ne suffira pas, il faut plus de moyens humains pour entretenir le matériel roulant et les voies, solution que vous n'avez pas évoquée dans votre réponse.

Données clés

Auteur : [M. Laurent Alexandre](#)

Circonscription : Aveyron (2^e circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 583

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 février 2024](#)

Réponse publiée le : 28 février 2024, page 1188

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [20 février 2024](#)