



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Retard de livraison des rames Oxygene

Question orale n° 785

Texte de la question

M. Nicolas Ray attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les retards de livraison des nouvelles rames des trains d'équilibre du territoire des lignes Paris-Clermont Ferrand et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Le 27 avril 2024, l'entreprise espagnole CAF a annoncé que les rames Oxygène, dont la livraison était initialement prévue entre l'automne 2025 et fin 2026, ne seront pas livrées avant 2027, soit avec un an et demi de retard. Cette annonce suscite à nouveau l'exaspération et la colère légitime des usagers, des entreprises, des élus et de toutes les forces vives des territoires concernés. Ce nouveau calendrier éloigne encore les perspectives d'amélioration de ces lignes fortement dégradées. La rigidité de l'industrie ferroviaire, sa dépendance à des sous-traitants impactés par des difficultés d'approvisionnement et les problèmes techniques rencontrés lors des essais sont les raisons annoncées de ce retard. Mais les usagers n'ont pas à subir cette nouvelle déconvenue. Ils sont aujourd'hui exaspérés par les nombreux incidents et retards que connaissent ces lignes et n'acceptent plus d'être traités comme des Français de second rang. Pour éviter ce retard, le Gouvernement entend-il exiger de son opérateur, la SNCF, et de l'entreprise CAF qu'ils mobilisent des moyens techniques et humains supplémentaires pour respecter les calendriers prévus lors de la commande des rames Oxygène ? Par ailleurs, pour compenser le retard, le Gouvernement entend-t-il faire bénéficier les usagers de mesures tarifaires compensatoires ? Les tarifs des billets sur ces lignes sont en effet disproportionnés par rapport à la qualité du service rendu et en comparaison des tarifs pratiqués sur d'autres lignes. En outre, dans l'attente de la livraison des nouvelles rames, le Gouvernement compte-t-il exiger de la SNCF le remplacement transitoire des rames actuelles par un matériel roulant moins obsolète ? Enfin, une accélération du programme de modernisation de ces lignes, dont les rames ne sont qu'un aspect, est également souhaitable. L'État doit en effet mobiliser tous ses moyens pour améliorer rapidement la fiabilité et le confort de ces lignes, dont dépend le développement de ces territoires. C'est pourquoi il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement compte prendre pour répondre à cette situation inacceptable.

Texte de la réponse

RETARD DE LIVRAISON DES RAMES OXYGÈNE

Mme la présidente . La parole est à M. Nicolas Ray, pour exposer sa question, no 785, relative au retard de livraison des rames Oxygène.

M. Nicolas Ray . En 2019, la SNCF a passé une commande de vingt-huit nouvelles rames au constructeur CAF pour renouveler le matériel roulant des lignes ferroviaires Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand. Cet investissement était indispensable au vu de la vétusté des rames actuelles : sur la ligne Paris-Clermont, la rame la plus ancienne a 46 ans.

Initialement, les nouvelles rames devaient être mises en service en 2023 et en 2024, mais la crise du covid a repoussé la livraison de deux ans. Puis une mauvaise nouvelle est tombée le 27 avril : le fabricant a annoncé

qu'en raison de problèmes techniques survenus lors des essais, les rames ne seraient finalement pas prêtes avant 2027, soit quatre ans de retard par rapport au calendrier initial.

Cette annonce suscite l'exaspération et la colère des usagers, des entreprises, des élus et de toutes les forces vives de nos territoires. La ligne de la honte est déjà marquée par de très nombreux incidents, pannes et retards. Le 19 janvier, le train Paris-Clermont a été immobilisé durant onze heures sans chauffage ni toilettes ni électricité. Le nouveau calendrier de livraison éloigne encore les perspectives d'amélioration de cette ligne fortement dégradée.

Quels sont les moyens techniques et humains supplémentaires que le Gouvernement entend exiger de la SNCF et surtout de l'entreprise CAF pour réduire ces délais de livraison ? À défaut, des pénalités seront-elles infligées à l'entreprise CAF pour ces retards ? Le montant de ces pénalités sera-t-il affecté aux deux lignes concernées ?

Par ailleurs, pour compenser le préjudice subi, l'État entend-il octroyer aux usagers des baisses de tarifs, conformément à son rôle d'autorité organisatrice ? Le montant des billets sur cette ligne est en effet disproportionné par rapport à la qualité du service rendu.

Le Gouvernement compte-t-il demander à la SNCF de remplacer les rames actuelles par un matériel roulant moins obsolète ? Une autre question reste en suspens : a-t-on commandé suffisamment de rames ? Lors de la venue du ministre à Clermont-Ferrand le 23 février, nous avons demandé qu'un rapport d'experts tranche cette question.

Enfin, il est urgent d'accélérer le programme de modernisation de cette ligne. Où en sont les travaux d'enrillagement pour protéger la voie de la traversée de gibiers ou de la chute de végétaux ? Surtout, qu'en est-il du programme d'investissement post-2026, une fois les travaux de régénération terminés, pour aboutir enfin à une réduction du temps de parcours et permettre d'effectuer le trajet Clermont-Paris en deux heures trente ?

L'État doit mobiliser tous ses moyens pour améliorer le fonctionnement de cette ligne essentielle pour le désenclavement et l'attractivité de nos territoires.

Mme la présidente . La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté.

Mme Sabrina Agresti-Roubache, *secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté* . Pour renouveler le matériel des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse, l'État investit 800 millions d'euros dans de nouvelles rames Oxygène et les installations de maintenance. Le constructeur ferroviaire espagnol CAF a annoncé que des problèmes techniques, découverts au cours des essais, entraîneront un retard de livraison.

Pour régénérer la ligne Paris-Clermont-Ferrand, il est prévu d'investir 760 millions d'euros, financés par SNCF Réseau ; 130 millions, financés par l'État et la région Auvergne-Rhône-Alpes seront consacrés à sa modernisation. Pour la ligne Paris-Limoges-Toulouse, 1,6 milliard et 385 millions sont prévus au schéma directeur, respectivement pour sa régénération et sa modernisation. Les programmes de travaux avancent conformément à nos prévisions, sans rompre la continuité du service ferroviaire.

Le Gouvernement comprend et partage l'exaspération des voyageurs et des élus de ces territoires. Ce retard est d'autant plus inexcusable que le matériel répond bien aux standards souhaités de confort et d'accessibilité, alors que les voitures Corail arrivent bientôt en fin de vie. Il n'y a pas d'autre matériel disponible pour remplacer ces voitures en attendant l'arrivée des rames Oxygène. Aussi l'État financera-t-il les travaux nécessaires à la prolongation des voitures Corail.

Outre les rames Oxygène, de très nombreuses livraisons de matériel ferroviaire ont pris du retard. Pour comprendre cette situation et faire émerger des solutions, l'État souhaite que soit mené un audit de la performance industrielle de l'ensemble de la filière ferroviaire – les modalités seront précisées dans les prochaines semaines.

Des mesures de compensation tarifaire sont en cours d'étude avec la SNCF et le constructeur CAF. Le ministre délégué chargé des transports, Patrice Vergriete, prévoit d'en faire l'annonce aux acteurs locaux dans les prochaines semaines.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Ray.

M. Nicolas Ray . Les investissements que vous avez mentionnés concernent des travaux de rattrapage après de nombreuses années de sous-investissement, comme le reconnaît lui-même le président de la SNCF, Jean-Pierre Farandou.

Aujourd'hui, les faits sont là : les nouvelles rames ne seront pas livrées dans les délais promis. À tout le moins, et pour compenser cette grave défaillance, une diminution des prix des billets serait une mesure de justice pour les habitants de nos territoires.

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Ray](#)

Circonscription : Allier (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 785

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 mai 2024](#)

Réponse publiée le : 29 mai 2024, page 4415

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [21 mai 2024](#)