



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ligne Paris Béziers

Question orale n° 95

Texte de la question

M. Alain Marleix attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur l'avenir de la ligne SNCF Paris-Béziers, via le Massif central, qui est une préoccupation majeure. D'abord pour des raisons liées à l'aménagement du territoire : c'est la seule ligne de voyageurs et de marchandises qui irrigue de façon profonde les départements du Massif central, notamment le Cantal, la Lozère, l'Aveyron et le nord de l'Hérault. Pour de nombreux arrondissements isolés du Massif central, cette ligne ferroviaire constitue le seul lien avec la SNCF et un moyen de désenclavement très important sur le Sud (région Languedoc-Roussillon, Espagne) et sur le Nord (région parisienne). Ensuite, pour des raisons d'ordre économique : en effet, un certain nombre d'industries, situées sur les communes de Neussargues, Murat, Saint-Flour, Saint-Chély-d'Apcher, Marvejols et Millau s'approvisionnent par la voie ferroviaire et évacuent leur production par ce même moyen de transport. Au moment où le Gouvernement vient d'amorcer un nouveau projet pour le Massif central, dont un des problèmes majeurs reste son désenclavement (aérien, autoroutier et ferroviaire), le maintien, l'entretien et même l'amélioration de la ligne paraissent être des éléments essentiels. D'après les études mises à notre disposition par les syndicats et les organisations professionnelles, il semblerait que la mise aux normes de cette ligne (la réfection des voies et ouvrages d'art) serait, certes, très coûteuse. Une estimation supérieure à un milliard de francs a même été avancée. Il souhaite donc connaître les intentions du Gouvernement concernant le maintien et la modernisation de ce trafic « grande ligne et marchandises » sur le Paris-Béziers, compte tenu du fait que la SNCF reste une entreprise nationale, sous la tutelle de l'Etat et du ministère de l'équipement, des transports et du logement, et quelle directive le Gouvernement entend donner à la SNCF pour la pérennité et la modernisation de ce réseau essentiel au Massif central. Par ailleurs, il lui demande s'il envisage, en partenariat éventuel avec les régions concernées (Auvergne, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées), d'encourager la SNCF à moderniser cette ligne et s'il est prêt à aider la société nationale dans les investissements nécessaires. Enfin, il aimerait savoir s'il est décidé, à l'aube du XXI^e siècle, au moment où le sillon rhodanien est de plus en plus saturé, à rechercher une alternative par le Massif central et à encourager toute solution pouvant favoriser le transport multimodal, comme la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) s'y était engagée.

Texte de la réponse

M. le président. M. Alain Marleix a présenté une question, n° 95, ainsi rédigée :

« M. Alain Marleix attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'avenir de la ligne SNCF Paris-Béziers, via le Massif central, qui est une préoccupation majeure. D'abord pour des raisons liées à l'aménagement du territoire : c'est la seule ligne de voyageurs et de marchandises qui irrigue de façon profonde les départements du Massif central, notamment le Cantal, la Lozère, l'Aveyron et le nord de l'Hérault. Pour de nombreux arrondissements isolés du Massif central, cette ligne ferroviaire constitue le seul lien avec la SNCF et un moyen de désenclavement très important sur le Sud (région Languedoc-Roussillon, Espagne) et sur le Nord (région parisienne). Ensuite, pour des raisons d'ordre économique : en effet, un certain nombre d'industries, situées sur les communes de Neussargues, Murat, Saint-Flour, Saint-Chély-d'Apcher, Marvejols et Millau s'approvisionnent par la voie ferroviaire et évacuent leur production par ce même moyen de

transport. Au moment où le Gouvernement vient d'amorcer un nouveau projet pour le Massif central, dont un des problèmes majeurs reste son désenclavement (aérien, autoroutier et ferroviaire), le maintien, l'entretien et même l'amélioration de la ligne paraissent être des éléments essentiels. D'après les études mises à notre disposition par les syndicats et les organisations professionnelles, il semblerait que la mise aux normes de cette ligne (la réfection des voies et ouvrages d'art) serait certes très coûteuse. Une estimation supérieure à un milliard de francs a même été avancée. Il souhaite donc connaître les intentions du Gouvernement concernant le maintien et la modernisation de ce trafic «grandes lignes et marchandises» sur le Paris-Béziers, compte tenu du fait que la SNCF reste une entreprise nationale, sous la tutelle de l'Etat et du ministère de l'équipement, des transports et du logement, et quelle directive le Gouvernement entend donner à la SNCF pour la pérennité et la modernisation de ce réseau essentiel du Massif central. Par ailleurs il lui demande s'il envisage, en partenariat éventuel avec les régions concernées (Auvergne, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées), d'encourager la SNCF à moderniser cette ligne et s'il est prêt à aider la société nationale dans les investissements nécessaires. Enfin, il aimerait savoir s'il est décidé, à l'aube du XXI^e siècle, au moment où le sillon rhodanien est de plus en plus saturé, à rechercher une alternative par le Massif central et à encourager toute solution pouvant favoriser le transport multimodal, comme la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) s'y était engagée.»

La parole est à M. Alain Marleix, pour exposer sa question.

M. Alain Marleix. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, l'avenir de la ligne Paris-Béziers est devenu un double symbole pour les dix-huit départements du grand Massif central.

Il est d'abord le symbole de la volonté des pouvoirs publics, et du Gouvernement en particulier, en faveur de la politique d'aménagement du territoire.

Il est ensuite le symbole du maintien du service public de la SNCF. C'est le premier anniversaire de la réforme qui a consacré le maintien du service public; celle-ci a prouvé, si l'on en juge par les résultats, que le service public n'était plus synonyme de déficit systématique, et il convient de féliciter la direction de la SNCF à cet égard.

L'avenir de cette ligne est une préoccupation majeure des élus, des socioprofessionnels, des cheminots et de l'ensemble de la population, qui désire non seulement le maintien mais aussi le développement de cette ligne. D'abord pour des raisons liées à l'aménagement du territoire. En effet, c'est la seule ligne de voyageurs et de fret qui irrigue en profondeur les départements du Massif central, notamment ceux du sud du Massif, le Cantal, la Lozère, l'Aveyron et le nord de l'Hérault, région qui vous est chère, monsieur le ministre.

Pour de nombreux arrondissements isolés, cette ligne ferroviaire construite il y a plus de cent ans constitue en fait le seul lien avec la SNCF et le seul moyen important de désenclavement vers le sud, vers la région Languedoc-Roussillon et l'Espagne, et vers le nord et l'agglomération lyonnaise.

Mais l'attachement au maintien de cette ligne est également très grand pour des raisons d'ordre strictement économique. En effet, comment ne pas avoir présent à l'esprit le fait que les rares industries présentes dans ce secteur, sur les communes de Massiac, Neussargues, Murat, Saint-Flour, Saint-Chély-d'Apcher, Marvejols et Millau s'approvisionnent et exportent leur production par la voie ferroviaire ?

Au moment où le Gouvernement vient d'amorcer un nouveau projet, hélas encore bien timide, pour le Massif central, dont l'un des problèmes majeurs est le désenclavement aérien, autoroutier et ferroviaire - même si de nombreux progrès ont été faits en ce domaine -, il est évident que l'entretien, et même l'amélioration à terme, de la ligne Paris-Béziers serait un élément essentiel et hautement symbolique.

D'après les études dont nous ont fait part les organisations syndicales et professionnelles, qui se rassembleront dans quelques jours à Saint-Flour au terme d'un voyage Béziers-Saint-Flour organisé par le comité pluraliste - manifestation à laquelle vous êtes d'ailleurs cordialement invité -, il semblerait que la mise aux normes de cette ligne ainsi que la réfection des voies et des ouvrages d'art soient d'un coût élevé, supérieur à un milliard de francs. Mais je connais, monsieur le ministre, votre attachement personnel et presque affectif à la défense de cette ligne. J'ai lu hier dans Le Monde vos déclarations à ce sujet, et je crois que votre sincérité et votre engagement ne peuvent en aucune façon être mis en doute. Je vous poserai cependant, en tant que député, quelques questions que se posent les habitants de la région.

D'abord, quelles sont les intentions du Gouvernement concernant le maintien et la modernisation du trafic grandes lignes et marchandises sur la ligne Paris-Béziers, eu égard au fait que la SNCF reste une entreprise nationale sous la tutelle de l'Etat, donc sous votre tutelle directe ? Question annexe: quelles directives le Gouvernement entend-il donner à la SNCF pour pérenniser et moderniser ce réseau essentiel pour l'ensemble du tissu rural du Massif central ?

En second lieu, le Gouvernement envisage-t-il, éventuellement en partenariat avec les régions concernées - l'Auvergne, le Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées -, d'encourager la SNCF à moderniser cette ligne ? Est-il prêt à aider la société nationale à financer les investissements nécessaires ?

Enfin, à l'aube du XXI^e siècle, au moment où le sillon rhodanien est, comme le sillon atlantique, de plus en plus saturé du point de vue ferroviaire, le Gouvernement est-il décidé à rechercher une solution alternative sérieuse, laquelle ne peut passer, vous en conviendrez, que par le Massif central ?

Est-il prêt à encourager toute solution pouvant favoriser le transport multimodal, comme s'y était engagée en 1982 la loi d'orientation des transports intérieurs, à laquelle vous tenez tant, cette LOTI qui reste la référence absolue du Gouvernement en matière d'organisation des transports et à laquelle nous souscrivons dès lors qu'il s'agit de sauver des lignes en voie de disparition ?

Monsieur le ministre, comme l'ensemble de la population des dix-huit départements du Massif central qui sont concernés, j'attends votre réponse avec espoir.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous avez eu raison de souligner que je suis très attaché au maintien d'une desserte ferroviaire équilibrée de l'ensemble du territoire en général et du Massif central en particulier. Comme vous le savez, j'ai exercé mon activité professionnelle sur cette ligne, de Béziers à Talizat, dans le Cantal, en passant par Sévérac-le-Château, Marvejols, Saint-Flour, etc.

Je crois également profondément qu'un rééquilibrage des trafics entre les différents modes de transport est nécessaire et que le chemin de fer doit, compte tenu de ses indéniables atouts, reconquérir des parts de marché.

Vous avez eu raison de parler de la ligne Paris-Béziers et je considère qu'il est nécessaire d'étudier toutes les possibilités de revitalisation de l'axe Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand vers Paris; j'ai donc demandé à la SNCF et à RFF de procéder à une étude intégrant notamment les aspects du transit européen.

Il faut tout d'abord commencer par bien cerner les perspectives d'évolution du trafic de marchandises et de voyageurs après aménagement de la ligne, car certains travaux d'entretien n'ont pas été effectués et une mise à niveau est donc nécessaire.

La SNCF devra étudier les moyens d'accroître l'attractivité commerciale de la ligne modernisée en améliorant le service, mais il faudra également déterminer et évaluer les aménagements techniques susceptibles d'accroître le trafic sur la ligne. C'est ainsi qu'il faut apprécier les investissements qui viendraient compléter les investissements nécessaires sur des axes alternatifs en voie de saturation ou qui se substitueraient à eux en tout ou partie, je veux notamment parler de la vallée du Rhône et du prolongement vers Nîmes, Montpellier et Narbonne.

Un tel examen est actuellement en cours. Dès qu'il sera achevé, nous pourrons comparer les différentes solutions afin d'éclairer les choix du Gouvernement pour l'avenir de cette liaison, effectivement importante pour l'aménagement du territoire.

Quant au coût important de la remise à niveau et de la modernisation, il convient de le relativiser puisqu'il serait, pour l'ensemble de la ligne, d'un montant inférieur au coût du viaduc autoroutier de Millau, équipement tout aussi nécessaire.

M. le président. La parole est à M. Alain Marleix.

M. Alain Marleix. Monsieur le ministre, je prends acte de votre déclaration. Soyez certain que, le 24 janvier, à Saint-Flour, j'en ferai fidèlement part au comité pluraliste qui se réunira au terme de la journée d'action Languedoc-Auvergne.

Je souscris tout à fait à ce que vous avez dit en ce qui concerne la nécessité de revitaliser la ligne si l'on veut qu'elle perdure.

Par ailleurs, j'ai noté avec beaucoup d'intérêt votre engagement de lancer une étude afin d'envisager une solution alternative permettant de mettre un terme à la saturation des couloirs rhodanien et atlantique, solution qui ne peut logiquement, vous l'avez dit, que passer à travers le Massif central.

M. le président. Je devrais maintenant appeler la question de M. Michel Suchod à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement, mais son auteur est absent et n'a pas désigné de collègue pour le suppléer.

Il en va de même pour la question de M. Michel Herbillon.

Ces questions ne sont donc pas appelées.

Données clés

Auteur : [M. Alain Marleix](#)

Circonscription : Cantal (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 95

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 janvier 1998, page 28

Réponse publiée le : 14 janvier 1998, page 136

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 8 janvier 1998