



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ligne Paris Vierzon Montluçon Ussel

Question orale n° 1502

Texte de la question

M. Louis Cosyns appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la ligne Paris-Vierzon-Montluçon-Ussel, et en particulier sur la partie Vierzon-Ussel. Cette ligne assure une desserte méridienne des territoires, qui pour une partie d'entre eux ont été désenclavés au niveau des transports routiers grâce aux autoroutes A71 et A89. Toutefois, les temps de transport comparatifs entre voiture et train sont très défavorables au train. Et ce mode de transport est le plus souvent le seul que peuvent utiliser tant les étudiants que les personnes âgées, que ce soit pour rejoindre les villes universitaires, ou que ces voyages soient effectués au titre des loisirs. Cela semble tenir à différentes raisons, la première étant la non-électrification de la ligne en dessous de Vierzon, la seconde l'état des voies, qui a occasionné il y a encore quelques mois un déraillement au nord de Saint-Amand Montrond, sur la commune de Nozières qui heureusement n'a pas fait de victime, et dont RFF et la SNCF se sont rejeté la responsabilité. Cette ligne est indispensable entre les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Nevers-Clermont Ferrand, dont le CIACT du 6 mars dernier a prévu des améliorations. Si le projet évoqué il y a plusieurs années de TGV en Y inversé, qui aurait desservi Vierzon où deux branches auraient poursuivi l'une vers Toulouse et l'autre vers Clermont Ferrand, puis Montpellier, aurait indéniablement permis une diminution des temps de transport à partir de ces territoires, son abandon renforce la nécessité d'améliorer cette ligne, en particulier au niveau des infrastructures. C'est pourquoi il lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement en matière d'amélioration de la ligne Paris-Ussel au sud de Vierzon, tant au niveau des infrastructures que des matériels utilisés.

Texte de la réponse

RENOVATION DE LA LIAISON FERROVIAIRE PARIS-USSEL

M. le président. La parole est à M. Louis Cosyns, pour exposer sa question, n° 1502, relative à la rénovation de la liaison ferroviaire Paris-Ussel.

M. Louis Cosyns. Monsieur le Ministre, je souhaite appeler votre attention sur la ligne ferroviaire Paris-Bourges-Montluçon, et en particulier sur la partie Bourges-Montluçon.

Cette ligne assure une desserte méridienne de territoires dont une partie a été désenclavée, pour ce qui concerne les transports routiers, grâce à l'autoroute A 71.

Toutefois, la comparaison des temps de transport en voiture et en train est très défavorable au train. Ainsi, s'il faut en train 2 heures 29 pour rallier Paris au départ de Saint-Amand-Montrond contre environ 2 heures 50 en voiture, il faudra 2 heures 19 pour Clermont-Ferrand contre un peu moins de 1 heure 30 en voiture et 5 heures 04 pour Lyon contre environ 3 heures 30 en voiture, le voyage en train ayant en outre un coût plus élevé.

En outre, ce mode de transport est le plus souvent le seul que peuvent utiliser les étudiants et les personnes âgées, que ce soit pour rejoindre les villes universitaires ou au titre des loisirs.

Cela semble tenir à différentes raisons. La première est que la ligne n'est pas électrifiée au-dessous de Bourges, en raison de la faible fréquentation - même si l'on peut imputer cette dernière aux inconvénients que

représentent la durée et le coût du voyage en train par rapport à la voiture.

La seconde raison est l'état des voies, qui a occasionné voici quelques semaines encore, sur la commune de Nozières, au nord de Saint-Amand-Montrond, un déraillement, heureusement sans victimes, dont RFF et la SNCF se sont mutuellement rejeté la responsabilité.

Dans la première partie du xxe siècle, le tracé de la ligne SNCF entre Bourges et Montluçon comportait deux voies, l'une descendante et une montante. Depuis les événements de 1939-1945, une seule voie subsiste et oblige les trains à se croiser en gare. La détérioration est donc deux fois plus rapide et la vitesse grandement réduite.

Cette ligne est indispensable entre les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Nevers-Clermont-Ferrand, dont le CIACT du 6 mars dernier a prévu l'amélioration. Le projet, évoqué il y a plusieurs années, d'un TGV en " Y " inversé qui aurait desservi Vierzon et s'y serait divisé en deux branches desservant l'une Toulouse et l'autre Clermont-Ferrand puis Montpellier, aurait indéniablement permis une diminution des temps de transport à partir de ces territoires. Son abandon renforce la nécessité d'améliorer cette ligne, en particulier au niveau des infrastructures.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir m'indiquer quelles sont les intentions du Gouvernement quant à l'amélioration de la ligne Paris-Montluçon au sud de Bourges, tant au niveau des infrastructures que des matériels utilisés.

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

M. Dominique Perben, *ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer*. Monsieur le député, vous appelez mon attention sur l'amélioration de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Vierzon-Bourges-Montluçon-Ussel, notamment au sud de Vierzon. Vous soulignez à juste titre la question du vieillissement du réseau ferré, qui a d'ailleurs été mise en lumière par le rapport d'audit suisse récemment publié.

Pour la première fois, le Gouvernement a pris largement en compte ce problème en garantissant une enveloppe dédiée à Réseau ferré de France, que j'ai encore augmentée cette année de 70 millions d'euros pour la porter à 970 millions d'euros destinés à la rénovation des voies.

Nous préparons par ailleurs avec RFF et la SNCF un plan d'action plus important encore qui devrait nous permettre d'engager une réelle modernisation de la politique de maintenance et de renouvellement, relativement déséquilibrée dans notre pays par rapport à celles que mènent d'autres pays comparables au sein de l'Union européenne.

Un programme de renouvellement important a déjà pu être lancé depuis 2004 sur la section Les Aubrais-Vierzon, pour un montant de 120 millions d'euros. Ces travaux seront achevés au milieu de 2006.

En outre, la section de Vierzon à Bourges a fait l'objet de travaux d'électrification au cours des dernières années, dans le cadre de la modernisation de l'axe transversal Nantes-Lyon.

Enfin, et c'est l'un des points que vous soulevez, des travaux deviennent incontestablement nécessaires entre Bourges et Ussel. Aussi la remise en état de cette ligne sera-t-elle entreprise grâce aux efforts du Gouvernement conduisant à la programmation par RFF, en 2006 et 2007, de 2,5 millions d'euros de travaux sur la section de voies comprise entre Bourges et Montluçon. Il devrait ainsi être possible de supprimer les 30 kilomètres de ralentissement que vous évoquiez.

Pour ce qui concerne le matériel roulant, deux types de trains sont en circulation sur l'axe Paris-Vierzon-Ussel : des trains corail et des TER. Ces derniers relevant de la responsabilité des régions, je n'en dirai rien. Quant aux trains corail, le conseil d'administration de la SNCF, réuni le 15 mars dernier, a validé la rénovation du parc, pour un montant de 32 millions d'euros sur la période 2006-2009 - ce qui est très important car il s'agit là, comme vous l'avez fort justement souligné, d'un des éléments d'attractivité de ce mode de transport.

Il faut donc améliorer les voies ferrées et améliorer la sécurité : c'est le premier impératif, et celui auquel je tiens le plus. Il faut également que la SNCF, conformément aux discussions qui ont suivi les polémiques de cet été sur les trains corail, donne suite à ses engagements précis d'investir dans le matériel roulant en rénovant les trains corail et en leur donnant un confort comparable à celui qu'on trouve sur les lignes TGV, afin d'assurer l'attractivité et la compétitivité de ce mode de transport par rapport à d'autres, et en particulier au transport routier.

M. le président. La parole est à M. Louis Cosyns.

M. Louis Cosyns. Monsieur le ministre, je vous remercie de ces précisions. Il est en effet nécessaire de moderniser cette voie, car il y va de la sécurité des usagers. La fréquentation étant déjà très faible, la situation pourrait devenir plus grave encore dans les années à venir et la question du maintien de cette ligne se poserait.

Données clés

Auteur : [M. Louis Cosyns](#)

Circonscription : Cher (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1502

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 mars 2006, page 2879

Réponse publiée le : 22 mars 2006, page 2080

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 21 mars 2006