ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Béziers Clermont-Ferrand

Question écrite n° 119763

Texte de la question

M. Jean-Paul Bacquet attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur les inquiétudes exprimées par la fédération des syndicats de travailleurs du rail concernant le respect de l'environnement du « TET Aubrac » (train d'équilibre du territoire). À l'issue de travaux de maintenance programmés jusqu'en décembre 2011, la section Nord-Saint-Chély d'Apcher-Neussargues va être remise en service. Or il est envisagé par la DREAL (direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement) d'assurer quotidiennement les allers et retours entre Béziers-Neussargues et Clermont-Ferrand par du matériel thermique (de type X73 500) fort émetteur de Co2. La relation pourrait parfaitement être assurée, selon la fédération des syndicats des travailleurs du rail, en matériel électrique (repris à la convention), voire en matériel mixte « bi mode, pour la partie Béziers-Neussargues et diesel pour celle de Neussargues-Clermont-Ferrand. À défaut de cette option, le principe actuel comprenant une partie en automotrice électrique Z7500 et un changement à Neussargues avec correspondance thermique vers Clermont-Ferrand, pourrait être maintenu. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les mesures qu'il entend prendre afin respecter le « Grenelle de l'environnement » et répondre aux attentes de la fédération des syndicats de travailleurs du rail.

Texte de la réponse

La ligne Clermont-Béziers, sur laquelle circulent les trains d'équilibre du territoire (TET) « Aubrac », est électrifiée sur la section Béziers-Neussargues. La section Clermont-Neussargues, non électrifiée, nécessite l'utilisation d'un engin moteur diesel. Jusqu'en juin 2010, la SNCF exploitait cette ligne avec des Voitures Corail circulait de bout en bout, tractée au nord de Neussargues par une locomotive diesel et au sud par une locomotive électrique. En juin 2010, avant que ne soit conclue la convention d'exploitation des TET avec l'Etat, la vétusté des locomotives utilisées a conduit la SNCF à remplacer les anciennes rames tractées par des matériels automoteurs, électriques sur Béziers-Neussargues et thermiques sur Neussargues-Clermont. Ce choix d'exploitation impliquait donc une rupture de charge à Neussargues. Dans le cadre de la préparation du service annuel 2012, l'Etat a été saisi d'une demande explicite pour une exploitation de la ligne de bout en bout, afin d'éviter cette correspondance à Neuussargues pour les voyageurs. Sollicitée dans ce contexte, la SNCF a spécifiquement souligné qu'une telle exploitation impliquait l'utilisation d'un automoteur thermique sous caténaire, car il n'existe pas aujourd'hui de matériel bi-mode disponible. C'est pour cette raison que les automoteurs X 73500 sont utilisés aujourd'hui jusqu'à Béziers. Conformément à sa convention avec l'Etat, la SNCF doit s'assurer de couvrir la desserte avec du matériel convenable du point de vue du confort du client, ce qui a été considéré comme étant le cas avec la solution proposée.

Données clés

Auteur : M. Jean-Paul Bacquet
Circonscription : Puy-de-Dôme (4e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche
Type de question : Question écrite

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/13/questions/QANR5L13QE119763

Numéro de la question : 119763
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement
Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 11 octobre 2011, page 10718
Réponse publiée le : 17 avril 2012, page 3046