



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Béziers Neussargues

Question écrite n° 99290

Texte de la question

M. Kléber Mesquida attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la sollicitation de la SNCF d'utiliser le matériel roulant de la région Languedoc-Roussillon sur la ligne de l'Aubrac, entre Béziers et Neussargues. Une convention « trains d'équilibre du territoire » a été signée entre l'État et la SNCF le 13 décembre 2010. Les lignes de l'Aubrac et du Cévenol, qui relient Clermont-Ferrand au littoral languedocien font parties des quarante liaisons ferroviaires dont l'État devient l'autorité organisatrice. Cette convention redonne un avenir à ces lignes indispensables à l'équilibre du territoire pour une durée de trois ans. Si la convention se révèle une action prometteuse pour la pérennité de la ligne, il reste des questions à traiter et non des moindres. En effet, sans l'accord de la région, la SNCF utilise, depuis le mois de juillet 2010, des rames du parc régional pour effectuer la desserte de l'Aubrac entre Béziers et Neussargues. Or la SNCF vient de solliciter le conseil régional pour poursuivre l'utilisation du matériel roulant régional jusqu'en 2013. L'assemblée régionale a refusé ce prêt le 22 décembre 2010 pour une longue durée. La région considère que l'État doit assumer ses responsabilités en qualité d'autorité organisatrice et en aucun cas se décharger sur d'autres collectivités. De plus, les dessertes régionales ne peuvent risquer l'absence de matériel sur ses propres lignes parce qu'il est mobilisé sur les grandes lignes. Cependant, la région accorde provisoirement à l'entreprise SNCF l'utilisation de son matériel roulant jusqu'au 28 février 2011, le temps pour elle de trouver d'autres solutions. La SNCF dispose d'un parc de locomotives stockées sans utilisation (plusieurs centaines), suite à l'abandon par l'entreprise du fret. L'absence d'investissement sur ce matériel pour anticiper la pérennité des dessertes est fortement pénalisante aujourd'hui, mais l'entreprise a voulu privilégier les liaisons TGV pour les déplacements interrégionaux et a laissé progressivement s'étioler la qualité des infrastructures et des services sur ces dessertes, qui a aussi conduit à de sensibles baisses d'effectifs. La région ne pouvait accorder une mise à disposition permanente de son matériel, dont elle a assuré le financement sur des lignes relevant de dessertes nationales. Elle ne peut assumer non plus le manquement de la SNCF en matière d'anticipation pour la modernisation de ses locomotives affectées aux liaisons nationales. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'elle compte mettre en place, pour résoudre le problème du matériel roulant et donner à ces dessertes d'intérêt national, un véritable avenir en termes de qualité, de développement et de pérennité.

Texte de la réponse

Le 13 décembre 2010, l'État a signé avec la SNCF une convention pour les trains d'équilibre du territoire (TET). Cette démarche s'inscrit dans le prolongement de l'engagement national pour le développement équilibré des territoires, pris par le Président de la République le 4 novembre 2010 à Troyes. Cette convention prévoit de pérenniser les lignes existantes et d'améliorer la qualité de service au profit des 100 000 voyageurs quotidiens. À ce titre, l'État s'engage à verser une compensation annuelle de 210 Meuros pendant trois ans en faveur des 40 liaisons ferroviaires d'équilibre du territoire. La liaison dite « l'Aubrac », qui relie Clermont-Ferrand à Béziers via Neussargues, fait partie de ces liaisons. En juin 2010, avant la signature de la convention TET, la vétusté des locomotives utilisées a conduit la SNCF à remplacer les anciennes rames tractées de Béziers-Clermont par des matériels automoteurs loués à des activités TER. Ainsi, des automotrices électriques Languedoc-Roussillon

ont assuré la relation entre Neussargues et Béziers et des automoteurs diesel Auvergne, celle entre Clermont-Ferrand et Neussargues. Des travaux affectent l'exploitation de la ligne au second semestre 2011, ainsi que l'a communiqué la SNCF à l'ensemble des élus concernés : la desserte par train entre Clermont-Ferrand et Saint-Chély-d'Apcher est interrompue du 14 juin au 9 décembre 2011 et assurée par autocar. La SNCF assure la desserte entre Saint-Chély-d'Apcher et Béziers par automoteur électrique, comme auparavant, mais cet automoteur n'est plus loué auprès de la région Languedoc-Roussillon. Par souci du maintien de la ligne Beziers-Neussargues-Clermont, la nécessité de poursuivre l'exploitation de la ligne avec les moyens techniques adaptés a été confirmée auprès de la SNCF. Le 14 juin 2011, le conseil régional de Languedoc-Roussillon a exprimé son intérêt pour une solution permettant aux voyageurs d'effectuer leur trajet sans rupture de charge à Neussargues. Celle-ci repose sur l'utilisation d'un automoteur thermique de Clermont-Ferrand jusqu'à Béziers. Cette exploitation sera de nature à améliorer la fiabilité des dessertes, par rapport aux anciennes locomotives utilisées, sujettes à de nombreuses pannes, qui pénalisaient lourdement les voyageurs. Cette solution étudiée par la SNCF sera mise en oeuvre dès le service annuel 2012.

Données clés

Auteur : [M. Kléber Mesquida](#)

Circonscription : Hérault (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 99290

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er février 2011, page 831

Réponse publiée le : 22 novembre 2011, page 12269