



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports

Question orale n° 548

Texte de la question

Mme Odile Saugues alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'inquiétude du monde économique auvergnat quant à l'évolution des liaisons aériennes et ferroviaires entre Paris et Clermont-Ferrand. Les liaisons Clermont-Ferrand-Paris, par le train ou par l'avion, s'amenuisent en nombre et en qualité. S'agissant des liaisons ferroviaires, faisant les frais d'une réorganisation que la SNCF s'est bien gardée d'annoncer d'emblée, les trains ont été déplacés vers la gare de Bercy, gare n'offrant pas la multimodalité d'une plateforme comme la gare de Lyon. Quant à la durée du trajet, elle sera portée à près de quatre heures dans les mois à venir en raison de travaux. Une dégradation du service se fait également sentir pour les liaisons aériennes. Le remplacement des Embraer 90 et CRJ 1000 par des ATR a entraîné un allongement des durées de vol et une dégradation du confort. En outre, il semble qu'Air France soit engagé dans une politique de suppression progressive des vols vers l'aéroport de Paris-Orly. Face à l'inquiétude grandissante des acteurs économiques locaux, elle souhaite savoir quelles mesures peuvent être prises pour maintenir un service de transport de qualité entre Paris et Clermont-Ferrand, indispensable au développement économique de l'Auvergne.

Texte de la réponse

LIAISONS FERROVIAIRES ET AÉRIENNES ENTRE PARIS ET CLERMONT-FERRAND

Mme la présidente. La parole est à Mme Odile Saugues, pour exposer sa question, n° 548, relative aux liaisons ferroviaires et aériennes entre Paris et Clermont-Ferrand.

Mme Odile Saugues. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, je souhaite vous alerter sur la dégradation continue des liaisons entre Clermont-Ferrand et Paris, par rail et par air, et vous faire part des inquiétudes qu'elle entraîne dans le monde économique auvergnat.

S'agissant de l'aérien, des interrogations se font jour concernant la pérennisation de la ligne Clermont-Ferrand-Orly, le nombre de vols quotidiens et aussi le remplacement annoncé de tous les CRJ par des ATR. Nous pouvons actuellement, mis à part deux allers-retours quotidiens, mesurer tout l'inconfort à la fois spatial et sonore de ces derniers appareils, tandis que la durée de vol est passée de 40 minutes à une heure, voire une heure dix selon le sens du vent. L'offre étant devenue moins attractive, la demande s'assèche et cela nous inquiète.

Quant au ferroviaire, dont je considère, comme bien d'autres spécialistes des transports, qu'il s'agit du meilleur moyen *low-cost* sur les court-courriers, il n'est pas mieux loti. Je fais l'impasse sur les travaux que les Auvergnats subiront pendant deux mois et qui rallongeront de trente minutes un temps de trajet déjà fort long, de trois heures trente. Mais j'insiste sur le fait qu'il est déjà difficile pour les acteurs économiques auvergnats d'arriver en gare de Bercy, sans intermodalité, après un voyage dans un matériel de trente-cinq ans d'âge dans lequel il n'est guère possible de travailler du fait du roulis.

Mais mon inquiétude est encore plus grande, monsieur le ministre, depuis que la commission Mobilité 21 vous a remis un rapport, le 27 juin 2013, qui place la mise en service de la liaison ferroviaire binationale Lyon-Turin à l'horizon 2030-2050. Il y est établi que sans déblocage de nouveaux moyens, « aucune possibilité de financement d'autres projets par l'AFITF ne serait plus alors ouverte avant 2028 ou 2030 ». Il semble par conséquent qu'il faille choisir entre la mise en service de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin et les provisions pour travaux de la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, dite POCL, pourtant classée dans le rapport parmi les premières priorités. La réponse à ma question écrite n'est pas satisfaisante car elle renvoie à la convention internationale.

C'est sur l'ensemble de ces points, monsieur le ministre, que les acteurs économiques, dont Michelin n'est pas le moindre, m'ont demandé de vous interroger. Je vous remercie de votre réponse.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. L'Auvergne est mise à l'honneur à travers les deux premières questions de cette séance, la vôtre, madame la députée, et celle de Jean-Paul Bacquet. Je disposerai ainsi d'une vision très complète de l'ensemble des problématiques liées au désenclavement et aux liaisons aériennes ou ferroviaires du territoire et je pourrai également vous faire part des priorités du Gouvernement.

Je prends note des éléments dont vous avez fait part s'agissant de la desserte aérienne. En la matière, il revient de plein droit aux transporteurs de décider de l'offre qu'ils proposent en termes de type d'avion et de nombre de services. En raison de sa situation financière fortement dégradée et dans le cadre de son plan Transform 2015, le groupe Air France a décidé de mettre en ligne un avion de type ATR sur une importante partie de ses vols court-courriers. Je note avec intérêt votre remarque à ce propos, car elle ne correspond pas complètement aux indications dont je dispose s'agissant de la qualité et du confort de ce type d'avion. Je me montrerai attentif à cette situation.

M. Jean-Paul Bacquet. Elle est catastrophique.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Le programme de desserte de Clermont-Ferrand-Paris comprend huit allers-retours quotidiens, ce qui permet de faire des allers-retours dans la journée mais aussi la demi-journée. Le groupe Air France m'a confirmé qu'il n'entendait pas réduire ce niveau de fréquences ni à court, ni à moyen terme, ni à terme prévisible.

Par ailleurs, vous m'indiquez un temps de vol de 40 minutes pour les CRJ. Selon les informations dont je dispose, ce serait plutôt 52 minutes.

Mme Odile Saugues. Non.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Cette durée passe à 64 minutes par temps normal avec un turbopropulseur, c'est-à-dire ces fameux ATR dont, me dit-on aussi, le confort est adapté à ce type de vol. Mais il semblerait que cela soit contesté...

Mme Odile Saugues et M. Jean-Paul Bacquet. Oh oui !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Il n'en reste pas moins que les tarifs sont plus accessibles et les émissions de CO2 moindres.

M. Jean-Paul Bacquet. Vous n'auriez même pas la place de vous y asseoir, monsieur le ministre !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Prenons l'avion ensemble, cher Jean-Paul Bacquet, et nous verrons ce qu'il en est.

M. Jean-Paul Bacquet. Pas côte à côte, nous n'aurions pas la place de nous asseoir !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Là aussi, j'ai bien pris note ! J'ai signalé à Air France que je serai vigilant quant au maintien d'une bonne qualité de service de la desserte aérienne de Clermont-Ferrand, ce que le groupe m'a d'ailleurs confirmé.

S'agissant de la desserte ferroviaire, la ligne Paris-Clermont est essentielle et fait l'objet d'un important programme de modernisation de l'infrastructure dont la première conséquence, il est vrai, est l'allongement de certains temps de parcours. Avec RFF et la SNCF, nous avons fait en sorte que ces conséquences soient mesurées, notamment pour la circulation de fin de semaine, et que les temps de parcours pour les usagers quotidiens soient préservés. Les trois week-ends les plus affectés par ces travaux sont derrière nous.

En outre, un ambitieux programme de modernisation de l'ensemble des matériels roulants a été annoncé par le Premier ministre, il est vrai à l'horizon 2018-2020. Nous sommes là encore pleinement mobilisés. Il n'y a pas eu un tel renouvellement depuis trente ans !

Mme Odile Saugues. Nous en sommes à la troisième mouture, monsieur le ministre ! Corail, puis Téo, puis Intercités...

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Vous aurez une réponse précise dans quelques instants, madame la députée, mais vos propos ne font que souligner la difficulté devant laquelle se trouve le Gouvernement, puisque précisément le matériel roulant n'a pas été modernisé depuis trente ans.

M. Jean-Paul Bacquet. Exact. Rien du tout !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Aujourd'hui, une question de stratégie se pose sur cette ligne : modernisation, adaptation TGV, nouvelles commandes ? Nous devons travailler sur cette question. J'ajoute que près de cent millions sont d'ores et déjà dédiés à ce premier objectif de renouvellement du matériel roulant neuf. Enfin, je note que le taux de régularité au terminus des trains Paris-Clermont a progressé par rapport à ces dernières années et qu'il atteint 90 %.

S'agissant enfin de la desserte de la gare de Paris Bercy, et notamment de la question de l'intermodalité, nous faisons en sorte d'apporter des réponses.

Pour ce qui concerne la commission Mobilité 21, je précise que le projet de ligne Lyon-Turin est sans conséquence pour ce qui nous préoccupe. Il s'agit d'un accord international qui doit s'inscrire dans les faits. Mais s'agissant du POCL que vous évoquez, la commission Mobilité 21 a précisé la hiérarchisation qui a été arrêtée et les mesures qui peuvent éventuellement être anticipées.

Mme la présidente. La parole est à Mme Odile Saugues.

Mme Odile Saugues. En Auvergne, monsieur le ministre, nous avons été déjà victimes de bien des promesses. Les acteurs économiques auvergnats considèrent que notre région ne doit pas être une variable d'ajustement de l'aménagement du territoire. Je vous remercie.

Données clés

Auteur : [Mme Odile Saugues](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (1^{re} circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 548

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [18 février 2014](#), page 1409

Réponse publiée au JO le : [26 février 2014](#), page 2255

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [18 février 2014](#)