



15ème législature

| | | |
|---|--|---|
| Question N° : 81 | De Mme Christine Pires Beaune (Nouvelle Gauche - Puy-de-Dôme) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > traités et conventions | Tête d'analyse > Transports Paris-Clermont-Ferrand | Analyse > Transports Paris-Clermont-Ferrand. |
| Question publiée au JO le : 11/07/2017 Réponse publiée au JO le : 09/01/2018 page : 206 Date de renouvellement : 24/10/2017 | | |

Texte de la question

Mme Christine Pires Beaune attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les circulations aériennes et ferroviaires entre Paris et le Puy-de-Dôme. Depuis le début de 2017, des retards significatifs ont été observés par les usagers de la SNCF sur la ligne Paris-Clermont pour des causes multiples. Le même constat s'impose pour la compagnie Hop Air France, que ce soit au départ ou à l'arrivée des aéroports d'Orly ou de Roissy avec parfois même des annulations de vol de dernière minute. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui communiquer le bilan de régularité des trains et des avions entre Paris et Clermont-Ferrand depuis le 1er janvier 2017.

Texte de la réponse

Les trains d'équilibre du territoire (TET) qui circulent sous la dénomination commerciale Intercités sont réputés à l'heure s'ils présentent un retard inférieur à 10 minutes à l'arrivée. En 2017, la régularité des TET Paris-Clermont-Ferrand qui était satisfaisante en début d'année (88,9 % des trains réputés à l'heure en janvier) s'est lentement dégradée pour chuter en juin (76,4 % des trains réputés à l'heure). La régularité s'est ensuite légèrement améliorée durant l'été (79,8 % des trains réputés à l'heure en août). Si cette irrégularité trouve certaines de ses sources dans des problèmes d'embarquement et de débarquement des voyageurs, d'intempéries et de dysfonctionnements des équipements d'infrastructure, elle découle pour l'essentiel des conséquences des travaux de régénération qui imposent la mise en place de limitations temporaires de vitesse, phénomène qui parfois est amplifié par des restitutions tardives de la ligne à la circulation, et qui occasionne des problèmes de congestion sur les voies. Le gestionnaire du réseau, SNCF Réseau, s'est saisi de cette question afin de trouver des solutions et la situation devrait s'être améliorée en septembre. Par ailleurs, sur les 12 derniers mois (novembre 2016-octobre 2017), la compagnie HOP ! a réalisé 2 065 vols entre Orly et Clermont-Ferrand sur les 2 141 vols programmés. Le taux d'annulation a donc été en moyenne de 3,5 % (toutes causes confondues). Sur les 76 vols annulés, 26 l'ont été en raison des grèves des personnels de la compagnie ou du contrôle aérien. Entre Roissy et Clermont-Ferrand, la compagnie HOP ! a réalisé 2 552 vols sur la même période, au lieu des 2 650 programmés. La moyenne d'annulation a ainsi été de 3,7 % toutes causes confondues. Sur les 98 vols annulés, 54 l'ont été pendant les deux grèves de HOP ! (avril et juillet 2017). Hors annulations pour cause de grève, ces taux d'annulation correspondent à la moyenne de l'ensemble du réseau de la compagnie. En ce qui concerne la ponctualité, depuis le début de l'année, 77,8 % des vols entre Orly et Clermont-Ferrand et 84,9 % des vols entre Roissy et Clermont-Ferrand sont partis avec un retard de moins de 15 minutes. Aucune évolution majeure de ces taux n'est à noter au cours de l'année. La



compagnie HOP ! , issue de la fusion de trois compagnies régionales en 2016, a été confrontée cette année à un déficit du nombre de pilotes, lié à une évolution des carrières de ces derniers au sein du groupe Air France, et à des mouvements sociaux internes. Des actions sont en cours pour pallier les difficultés rencontrées par la compagnie et améliorer la ponctualité de l'ensemble de ses vols. D'un point de vue opérationnel, elles portent notamment sur l'allongement de la durée des vols et sur un travail au quotidien avec Aéroports de Paris pour adapter l'exploitation aux contraintes opérationnelles imposées.