



16ème législature

Question N° : 14775	De M. Stéphane Mazars (Renaissance - Aveyron)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Situation alarmante de la liaison ferroviaire reliant Rodez à Paris	Analyse > Situation alarmante de la liaison ferroviaire reliant Rodez à Paris.
Question publiée au JO le : 30/01/2024 Réponse publiée au JO le : 11/06/2024 page : 4970 Date de changement d'attribution : 12/03/2024 Date de renouvellement : 04/06/2024		

Texte de la question

M. Stéphane Mazars alerte M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la situation préoccupante de la liaison ferroviaire reliant Rodez à Paris. Avec 66 trains supprimés, hors mobilisations sociales, entre le 1er juillet 2023 et le 15 janvier 2024 (soit 17 % des trains), la qualité de service pour les passagers du train de nuit Rodez-Paris et Paris-Rodez se dégrade fortement. M. le député en veut pour preuve les nombreux témoignages d'expériences malheureuses et d'exaspération des usagers qui lui parviennent quotidiennement, tant cette liaison ferroviaire est d'une importance capitale pour le territoire aveyronnais, lequel figure parmi les plus enclavés de France. Faut-il rappeler que dans le pays, Rodez est la ville préfecture la plus éloignée de Paris en train ? Si le Gouvernement a fait de l'ouverture des lignes de trains de nuit une priorité, avec notamment la réouverture de la ligne de nuit TER Paris-Aurillac, force est de constater que la situation ne cesse de se détériorer en ce qui concerne la liaison Paris-Rodez. Au-delà des nombreuses annulations et des retards récurrents, le train arrive plus tard à Paris (8 h 31 au lieu de 7 h 00) et il part plus tôt (19 h 24 au lieu de 21 h 40), des horaires décalés en déconnexion avec la réalité du monde professionnel et de ses obligations. Le trajet a également été rallongé depuis la réouverture de la ligne Paris-Aurillac et dure désormais en moyenne 11 heures. Les suppressions de trains, généralement annoncées moins de 12 heures avant le départ, ne sont que trop rarement accompagnées d'alternatives et les usagers sont souvent contraints de se rendre en gare (dont les horaires d'ouverture ne cessent de se réduire) car les échanges des billets ne peuvent pas se faire en ligne. Cette question porte l'inquiétude des usagers et professionnels locaux alors que de nouvelles annulations sont prévues à compter du 29 janvier 2024 du fait de travaux et que le confort ne cesse de décroître : le train ne dispose plus que de 3 voitures contre 4 auparavant ; celle supprimée, la voiture de service, offrait un emplacement vélo, un local d'accueil, un espace cafétéria et 36 couchettes supplémentaires. À l'heure où le Gouvernement encourage les déplacements décarbonés et priorise le développement du rail, notamment des trains de nuit, comment admettre qu'en 1956, le train de nuit quittait Paris à 21 h 30 pour arriver en gare de Capdenac dans l'Aveyron, après 8 h 29 de trajet ; contre 9 h 34 aujourd'hui, avec les mêmes arrêts ? Comment justifier à date des retards conséquents quasi systématiques ? Comment accepter que près d'1 train sur 6 soit annulé depuis juillet 2023 ? En conséquence, il lui demande s'il va intervenir dans les meilleurs délais pour rétablir les usagers, réguliers ou occasionnels, des lignes Rodez - Paris et Paris- Rodez dans leurs droits d'accès à un service public ferroviaire de qualité, fiable, répondant ainsi à leurs besoins comme aux besoins du territoire.



Texte de la réponse

Les circulations entre Paris et Rodez en train de nuit subissent en effet de nombreuses gênes. Les annulations qui ont eu lieu à la fin de l'année 2023 sont essentiellement dues à des difficultés de maintenance des locomotives diesel qui tractent les voitures entre Brive et Rodez. En effet, ces derniers mois, les enrayements dus à la chute de feuilles ainsi que les incidents nombreux sur les voies ont généré une surcharge dans les centres de maintenance habituels. De plus, le parc de matériel thermique roulant adapté aux trains de voyageurs est limité en quantité, avec de faibles marges de manœuvre pour l'exploitation des lignes. L'État, en tant qu'autorité organisatrice des trains de nuit, a financé la location d'une locomotive supplémentaire à Brive, qui vient ainsi renforcer le parc de locomotives utilisé pour les dessertes de Rodez, Albi et Aurillac. Les recherches de locomotives supplémentaires se poursuivent en parallèle. Fort du constat que le matériel actuellement utilisé est ancien, et ne répond plus aux attentes des usagers en matière de services, de confort et d'accessibilité, les services de l'Etat travaillent sur des modalités de renouvellement. Par ailleurs, l'État investit massivement dans l'infrastructure ferroviaire. En particulier, la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse bénéficie, en complément de son programme de régénération, d'un programme de modernisation dans lequel l'État investit 257 M€. Ces programmes se traduisent par des travaux qui ont lieu la nuit, et qui entraînent parfois des adaptations d'horaires sur les trains de nuit, parfois des annulations. L'État et la SNCF mettent tout en œuvre pour minimiser ces impacts sur les usagers.