



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question écrite n° 20552

Texte de la question

Mme Marie-Lou Marcel appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la menace qui pèse sur l'avenir des trains Le Cévenol et L'Aubrac, deux dessertes nationales fondamentales en termes d'aménagement du territoire qui pourtant, depuis 2007, ne rejoignent plus directement Paris. Ces deux trains sont inscrits dans le périmètre des TET (trains d'équilibre du territoire) pour lesquels une convention a été signée entre l'État et la SNCF en décembre 2010, garantie financière publique pour leur pérennisation. Or la région Languedoc-Roussillon, appuyée par les acteurs locaux, dénonce la réduction des moyens au service des voyageurs, alors même que, dans le cadre des Contrats de projets État-région, elle a financé les travaux de modernisation sur ces deux lignes et la construction du viaduc de Courbessac. Elle demande donc à l'État de prendre ses responsabilités, conformément aux objectifs de la convention des TET. D'autre part, en décembre 2012, le trajet du Cévenol, Clermont-Ferrand-Marseille *via* Nîmes, seule relation ferroviaire directe entre l'Auvergne, le Languedoc-Roussillon et PACA, a été limité à Clermont-Ferrand-Nîmes et ne relie plus que deux régions. Ce train risquerait ainsi de perdre son statut de TET pour devenir un TER à la charge des régions. Ces deux liaisons sont importantes pour les territoires desservis, les voyageurs, la fréquentation touristique, le fret et les retombées économiques qui en découlent. Elles sont indispensables au désenclavement mais aussi au maintien d'un tissu industriel local. La région Languedoc-Roussillon demande que la vocation nationale de ces deux trains soit renforcée par le rétablissement de L'Aubrac jusqu'à Paris et du Cévenol sur le parcours Paris-Marseille par Clermont-Ferrand. Le statut de TET est, d'autre part, la seule garantie d'assurer, à ces infrastructures ferroviaires, le suivi des travaux de modernisation dans le cadre des futurs plans rail. Aussi elle lui demande les mesures que le Gouvernement compte prendre afin de pérenniser la qualité des services de ces deux lignes ferroviaires.

Texte de la réponse

La limitation de la desserte au parcours Clermont-Ferrand-Nîmes a été actée dans le cadre de la convention signée en 2010. Elle répondait, notamment, à la difficulté de tracer les sillons entre Nîmes et Marseille, portion du réseau saturée, faisant l'objet de nombreux travaux et où il existe une offre alternative importante, notamment des TER. Cette information a été confirmée dans les nombreux courriers échangés sur ce sujet avec les élus locaux et les représentants des diverses associations concernées. De nombreux élus s'en sont émus, car ils craignent, notamment, que cette restriction de parcours préfigure une suppression de la desserte entre Clermont et Nîmes. De fait, il n'existe pas de solution de transport alternative au Cévenol entre Clermont-Ferrand et Nîmes, et le Gouvernement n'envisage en aucune manière, à quelque échéance que ce soit, sa suppression. Il veillera donc à ce que cette desserte se poursuive, dans le cadre de sa fonction d'aménagement du territoire. Dans cet objectif, des efforts conséquents sont consentis pour assurer la qualité de l'infrastructure de la ligne du Cévenol. En moyenne, 13 millions d'euros sont affectés à la maintenance courante annuelle de cette ligne. De plus, chaque année, des investissements de renouvellement et des opérations de gros entretien sont également engagés. Ainsi, sur la période 2009-2013, 55 M€ ont été investis entre Clermont-Ferrand et

Nîmes, auxquels il faut ajouter 37 M€ pour le viaduc de Courbessac, financés à 54,3 % par l'État, qui permet d'éviter le rebroussement au départ et à l'arrivée de Nîmes et d'améliorer le temps de parcours entre Alès et Nîmes. La limitation du parcours à Nîmes aurait dû être l'occasion de mieux articuler les services TER et TET. Cependant, force est de constater que les correspondances mises en oeuvre par la SNCF en gare de Nîmes n'étaient pas satisfaisantes, notamment dans le sens Marseille-Nîmes pour lequel les voyageurs devaient emprunter d'abord un TER entre Marseille et Arles, puis un autocar entre Arles et Nîmes. C'est pourquoi l'État a demandé à la SNCF d'améliorer la qualité des correspondances. A partir du 7 juillet 2013, grâce à la mise en service par la SNCF et les régions d'un TER partant de Marseille en fin de matinée, les voyageurs effectueront directement le trajet de Marseille à Nîmes, où ils peuvent prendre la correspondance pour le Cévenol. L'État est déterminé à assurer la pérennité de la ligne de l'Aubrac. C'est pourquoi son infrastructure bénéficie d'une maintenance courante annuelle d'environ 10 M€, à laquelle viennent s'ajouter 2 à 4 M€ par an d'opérations de grand entretien ou de renouvellement d'ouvrages d'art. Comme pour le Cévenol, l'État veillera à ce que cette ligne soit pérennisée. Par ailleurs, les deux dessertes TET sur l'Aubrac et le Cévenol relient des villes éloignées du Languedoc-Roussillon et de l'Auvergne mais contribuent également fortement à la desserte locale. A ce titre, les services TER et TET présentent une forte imbrication, origine de difficultés qui pèsent au final sur les coûts et sur la qualité de service offerte aux usagers. En tant qu'autorités organisatrices, l'État et les régions, chacun au mieux de leurs moyens, doivent veiller avant tout à la satisfaction des voyageurs. Les régions, qui depuis 2002 ont reçu une compétence pour organiser les services de transport régional, le font remarquablement, et l'État n'a pas vocation à les concurrencer sur leurs trafics, avec ses trains d'équilibre du territoire. L'État et les Régions ne doivent donc pas s'interdire de réfléchir à une meilleure articulation entre les offres TET et TER.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Lou Marcel](#)

Circonscription : Aveyron (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 20552

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [5 mars 2013](#), page 2452

Réponse publiée au JO le : [20 août 2013](#), page 8902