



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Fret : sous-utilisation du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier

Question écrite n° 6646

### Texte de la question

M. Yoann Gillet interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le niveau du trafic ferroviaire de marchandises sur la ligne ferroviaire passant dans le centre-ville de Nîmes. En effet, alors qu'il existe une ligne de contournement entre Nîmes et Montpellier (CNM) pour le fret ferroviaire, la pertinence de continuer à faire transiter les marchandises par le centre-ville nîmois se pose. M. le député souligne l'aberration que constitue la sous-exploitation de la ligne de contournement, qui a coûté plus de deux milliards d'euros (y compris les gares et autres travaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF). La réalisation de cette ligne devait répondre à un double objectif : assurer le délestage de l'axe ferroviaire classique qui passe par le centre-ville de Nîmes et réduire les risques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses. Or, et comme le dénonce à juste titre l'association Fret sous silence, la sous-exploitation de cette ligne est aujourd'hui encore une réalité, tandis que la SNCF reste sourde aux préoccupations légitimes des citoyens. Alors que l'État lui aussi reste muet sur le sujet, il est d'intérêt général et d'une importance capitale que ce sujet soit traité dans les plus brefs délais par les autorités compétentes. Précisément, cette inaction pourrait se révéler dramatique pour les Nîmois. En effet, parmi les convois qui transitent par le centre-ville de Nîmes, l'on retrouve des marchandises dangereuses (chimiques, explosives, inflammables). En cas d'accident ferroviaire, les habitants seraient les premiers exposés avec des conséquences humaines dramatiques. M. le député alerte donc M. le ministre sur le danger pour la population que représente le transport de marchandises dangereuses au sein du centre-ville. Cette situation apparaît d'autant plus absurde que la ligne de contournement a été construite dans l'optique d'accueillir ce type de marchandises dangereuses et de limiter les dégâts humains et environnementaux en cas d'accident. M. le député demande donc à M. le ministre des explications quant à la sous-exploitation de la ligne de contournement Nîmes-Montpellier et l'invite à lui fournir les informations relatives à la sécurité et à la sûreté des installations ferroviaires transitant par le centre-ville de Nîmes. En outre, il enjoint le Gouvernement à la transparence envers les élus, les associations et les citoyens et lui demande ses intentions à ce sujet.

### Texte de la réponse

Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) est une ligne nouvelle à grande vitesse de 80 km, dont 19 km de raccordements, conçue pour un trafic mixte de voyageurs et de marchandises, mise en exploitation commerciale le 10 décembre 2017. La mise en service du CNM a permis de faire basculer un certain nombre de circulations de fret de la ligne classique vers la ligne nouvelle, ce qui a permis de désaturer la ligne classique au bénéfice des trains du quotidien. Les entreprises ferroviaires ont le choix d'utiliser l'une ou l'autre des deux lignes. Afin que la ligne soit la plus compétitive possible pour les trains de fret, le niveau de péage pour un même train de fret est identique entre la ligne classique et le CNM. Plusieurs facteurs techniques expliquent le non-basculement de la totalité des trains de fret sur le CNM. Un matériel bicourant est nécessaire pour pouvoir emprunter le CNM, une ligne à grande vitesse n'ayant pas la même alimentation électrique qu'une ligne classique. En outre, les conducteurs doivent maintenir une connaissance des deux lignes, pour maintenir leur habilitation sur les deux axes, nécessaire en situation perturbée. Certains des convois les plus chargés ne

peuvent pas, dans leur composition actuelle, compte tenu des modalités de traction utilisées par certains exploitants ferroviaires, emprunter le CNM en raison d'une rampe trop importante pour ces locomotives. Ces convois représentent toutefois moins de 10% des circulations de fret circulant sur la ligne classique entre Nîmes et Montpellier. Pour ces raisons, environ 60% des trains de fret empruntent le CNM et 40% circulent sur la ligne classique, ce qui représente une vingtaine de trains de fret par jour. Ce taux monte à 90% sur le CNM en considérant les seuls trains d'autoroute ferroviaire.

## Données clés

**Auteur :** [M. Yoann Gillet](#)

**Circonscription :** Gard (1<sup>re</sup> circonscription) - Rassemblement National

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 6646

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(e)s

**Question publiée au JO le :** [21 mars 2023](#), page 2613

**Réponse publiée au JO le :** [4 juillet 2023](#), page 6254