



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Avenir de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand - Béziers

Question écrite n° 7207

Texte de la question

Mme Delphine Lingemann interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur l'avenir à très court terme de la ligne nationale Béziers - Clermont-Ferrand - Paris, dite « ligne de l'Aubrac », notamment suite aux préconisations du dernier rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Dans son rapport « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition », remis à Mme la Première ministre le 24 février 2023, le COI identifie plusieurs priorités pour le ferroviaire. En tête se trouve le « renouvellement et [la] modernisation des infrastructures existantes », la priorisation des « mobilités du quotidien y compris dans les zones peu denses » et la « décarbonation des transports, en mettant l'accent particulièrement sur les transports de marchandises et le report modal vers les modes massifiés ». La ligne de l'Aubrac répond en tous points à ces objectifs et pourrait symboliser « le soutien massif au ferroviaire, l'amélioration des réseaux existants et la priorité aux transports du quotidien » comme annoncé par Mme la Première ministre dans son discours du 24 février 2023. Cet axe nord-sud, qui représente la « colonne vertébrale du Massif central », accueille chaque jour l'un des douze trains d'équilibre du territoire (TET) entre Béziers, Clermont-Ferrand et Paris. Ce statut a été réaffirmé en 2022 et cela jusqu'en 2032. La dernière « grande ligne » d'Auvergne, dans sa partie sud, risque pourtant de fermer à tout trafic voyageur dès le mois de décembre si les travaux nécessaires ne sont pas votés avant la fin du mois de mai. En effet, 25,5km de rail obsolètes, mis en service en 1932, seraient à remplacer dès l'année prochaine pour que les trains puissent continuer à circuler en toute sécurité. D'un montant de près de 40 millions d'euros, cette opération est urgente et permettrait d'entamer la rénovation globale de la ligne. D'importance nationale et européenne, la ligne de l'Aubrac n'est pas principalement destinée aux usagers ; elle voit passer chaque semaine des centaines de tonnes de bobines d'acier qui alimentent en matière première l'usine ArcelorMittal de Saint-Chély-d'Apcher. Spécialisée dans le traitement d'aciers de haute précision, cette entreprise, qui compte plus de 200 emplois, connaît un développement important et ne peut fonctionner sans le rail. La ligne accueille également un train de compétence 100 % État, qui demande à gagner en performance grâce à cette rénovation. Il connecte l'Auvergne et le sud-Massif central à la Méditerranée et, au-delà, au sud de l'Europe. Mme la députée attire également l'attention sur la nécessité d'assurer l'égalité de traitement des lignes TET entre elles. À titre d'exemple, d'autres lignes TET de montagne telles que Foix - Latour-de-Carol et Brive - Rodez ont bénéficié pour leur rénovation de financements 100 % État. Sans décision et action rapide du Gouvernement, la ligne sera suspendue à la fin de l'année. Comme ce fut le cas en 2021, plus de cinquante camions par jour seront alors nécessaires pour alimenter l'usine en bobines d'acier et circuleront sur 160 km entre trois départements de montagne (y compris un col qui culmine à 1 115 mètres). Au regard des débats nombreux sur le sujet, notamment à l'occasion de la loi d'orientation des mobilités, de l'engagement du Gouvernement et des rapports sur l'intérêt de développer le ferroviaire, elle lui demande des précisions sur les mesures envisagées par le Gouvernement pour sauver la ligne de l'Aubrac à très court terme et ainsi renforcer l'attractivité des territoires traversés par cette ligne.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a pleinement conscience des forts enjeux d'aménagement et d'attractivité pour les territoires traversés par la ligne interrégionale Clermont-Ferrand – Béziers, dite ligne de l'Aubrac. Cette ligne répond également à des objectifs de développement économique et industriel liés à la desserte de l'usine Arcelor-Mittal à Saint-Chély-d'Apcher. La dégradation progressive de la voie ferrée sur sa section comprise entre Neussargues et Saint-Chély-d'Apcher a conduit, en décembre 2020, à l'arrêt des circulations, provoquant le report sur la route des trafics de fret et de voyageurs. Pour répondre aux besoins les plus immédiats, l'Etat et les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie ont conclu début 2021 une convention dotée de 11,47 M€ répartis également entre les trois partenaires, permettant de réaliser des travaux d'urgence. La première partie de ces travaux, réalisée au cours de l'été 2021, a permis une reprise de toutes les circulations fret et voyageurs dès novembre 2021. Au-delà, la pérennité du trafic passe par le remplacement du rail de type « double champignon », aujourd'hui obsolète mais toujours présent sur certaines sections. Sans programmation effective de ces travaux, une interruption des circulations des trains de voyageurs serait intervenue à la fin de l'année 2023 et des trains de marchandises à la fin de l'année 2024. Face à cette situation et en l'absence de cofinancement des collectivités, l'Etat a mis en place avec SNCF Réseau l'intégralité du financement de cette opération, soit 43 M€, afin de permettre sa réalisation en 2024. Ces deux exemples sont emblématiques de l'engagement constant de l'Etat en faveur de la ligne de l'Aubrac, dont l'avenir implique pleinement, à ses côtés, la mobilisation des régions Auvergne – Rhône-Alpes et Occitanie.

Données clés

Auteur : [Mme Delphine Lingemann](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (4^e circonscription) - Démocrate (MoDem et Indépendants)

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 7207

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [11 avril 2023](#), page 3294

Réponse publiée au JO le : [11 juin 2024](#), page 4913