

## 14ème législature

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Question N° :</b><br><b>10108</b>   | De <b>M. Jean-Paul Bacquet</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Puy-de-Dôme ) | <b>Question écrite</b>                                   |
| <b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche  |   | <b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche |
| <b>Rubrique</b> > transports ferroviaires  | <b>Tête d'analyse</b> > ligne<br>Marseille-Nîmes                                    | <b>Analyse</b> > fermeture. conséquences.                |
| Question publiée au JO le : <b>13/11/2012</b><br>Réponse publiée au JO le : <b>23/04/2013</b> page : <b>4564</b> |   |  |

### Texte de la question

M. Jean-Paul Bacquet alerte 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 situation du train «Le Cévenol». Aujourd'hui, le Cévenol est le seul axe ferroviaire direct entre les régions Auvergne, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes Côte d'Azur. En tant que train d'équilibre du territoire (TET), celui-ci joue un rôle essentiel en matière de désenclavement, de développement économique et de tourisme. Cependant, alors que cet axe constitue la voie la plus courte en kilomètres de Marseille à Paris, et aux meilleures conditions tarifaires, une limitation du parcours à Nîmes dès la fin 2012 a été unilatéralement décidée en contradiction avec l'obligation, énoncée à l'article L. 2121-2 du code des transports, de concertation avec les collectivités concernées. Une telle limitation pénaliserait gravement le développement de ces territoires. En outre, elle constituerait un signal néfaste en matière d'environnement en favorisant l'engorgement des voies routières. En ne reliant plus que deux régions, ce train risquerait également de devenir un TER à la charge des Régions. Il lui demande donc si le Gouvernement entend soutenir le maintien du «Cévenol» et de la liaison Nîmes-Marseille, ainsi que la poursuite des travaux de modernisation de la ligne.

### Texte de la réponse

La convention relative aux trains d'équilibre du territoire (TET), signée en 2010, a prévu, au service annuel de 2013, que la ligne de train Clermont-Ferrand-Nîmes-Marseille, également appelée « Cévenol » s'arrête désormais à Nîmes, où les passagers pourront emprunter le TER. Cette disposition 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 ferroviaire importante, notamment des TER. Cette limitation à Nîmes n'est en aucune façon une anticipation d'une éventuelle suppression du Cévenol et le Gouvernement est déterminé à maintenir ce train. Pour la période 2007-2014, 62 millions d'euros sont consacrés au renouvellement et au développement de la ligne Clermont-Nîmes dans le cadre des contrats de projets ou du plan-rail Auvergne, et en moyenne 13 millions d'euros sont affectés chaque année à la maintenance de cette ligne. Le Cévenol a une fonction d'aménagement du territoire entre Clermont-Ferrand et Nîmes et la conservera. Cette limitation à Nîmes aurait dû être l'occasion de mieux articuler les services TER et TET. Cependant, force est de constater que les correspondances qu'il est prévu de mettre en oeuvre en gare de Nîmes ne sont pas satisfaisantes notamment dans le sens Marseille-Nîmes. C'est pourquoi le Gouvernement avait demandé à la SNCF d'examiner les améliorations qui pourraient être techniquement apportées à la desserte et de lui faire des propositions de mise en oeuvre en avril. Selon l'entreprise, la fin des travaux sur le viaduc de Courbessac au premier semestre 2013 améliorera l'exploitation de la gare de Nîmes, redonnant un peu de souplesse sur les possibilités de circulation. Ainsi, des propositions de la SNCF devraient être prochainement transmises au Gouvernement afin d'améliorer, en juillet 2013, la desserte dans le sens



Marseille-Nîmes-Clermont.