

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>23813</b>	De <b>M. Pierre Morel-A-L'Huissier</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Lozère )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Égalité des territoires et logement		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > lignes	<b>Analyse</b> > trains d'équilibre du territoire. Auvergne.
Question publiée au JO le : <b>09/04/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/08/2013</b> page : <b>8902</b> Date de changement d'attribution : <b>03/07/2013</b> Date de renouvellement : <b>23/07/2013</b>		

### Texte de la question

M. Pierre Morel-A-L'Huissier attire l'attention de Mme la ministre de l'égalité des territoires et du logement sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire (TET) dans notre pays et plus particulièrement sur les lignes dites des « Cévennes » et de « l'Aubrac ». Il lui demande de bien vouloir lui indiquer ses intentions en la matière.

### 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.