

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>8249</b>	De <b>M. Michel Vauzelle</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Bouches-du-Rhône )	<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 Marseille-Nîmes	<b>Analyse</b> > fermeture. conséquences.
Question publiée au JO le : <b>23/10/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>25/12/2012</b> page : <b>7954</b>		

### Texte de la question

M. Michel Vauzelle attire 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 les conséquences particulièrement négatives qu'aurait la fermeture du "cévenol" sur la vie des habitants du Gard et des Bouches-du-Rhône. Les liaisons ferroviaires entre Nîmes, Arles et Marseille sont déjà rares, ce qui constitue un handicap pour les deux départements et les deux régions concernés. La perte de cette ligne entre Nîmes et Marseille aggraverait encore la situation et accentuerait l'enclavement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui constitue déjà, en termes de transports, le maillon faible de l'arc Valence-Naples. Il lui demande quelles mesures il compte prendre afin d'empêcher cette fermeture.

### Texte de la réponse

La convention relative aux Trains d'équilibre du territoire (TET), signée en 2010, prévoyait, que « Le Cévenol » s'arrêterait à compter de 2013 à Nîmes, où les passagers pourraient emprunter le TER. Cette disposition répondait notamment à la difficulté de tracer les sillons entre Nîmes et Marseille, réseau saturé, faisant l'objet de nombreux travaux de rénovation et de modernisation, et où il existe une offre ferroviaire alternative importante et notamment des TER. Cette limitation à Nîmes n'est en aucun cas une anticipation d'une suppression du Cévenol. Le Gouvernement est déterminé à maintenir ce train. Ainsi, pour la période 2007-2014, 62 millions 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 il la conservera. Cette limitation à Nîmes aurait dû être l'occasion de mieux articuler les services TER et TET. Cependant, les correspondances qu'il est prévu de mettre en oeuvre en gare de Nîmes ne sont pas satisfaisantes, notamment dans le sens Marseille-Nîmes. La SNCF doit examiner les améliorations qui pourront être techniquement apportées à la desserte. L'entreprise estime que la fin des travaux sur le viaduc de Courbessac en avril 2013 améliorera l'exploitation de la gare de Nîmes, redonnant un peu de souplesse en termes de circulations. La SNCF doit, à la demande du ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, présenter rapidement des propositions afin d'améliorer, en avril 2013, la desserte dans le sens Marseille-Nîmes-Clermont.