

14ème législature

Question N° : 1361	De M. Alain Marleix (Les Républicains - Cantal)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > lignes	Analyse > fonctionnement. perspectives.
Question publiée au JO le : 22/03/2016 Réponse publiée au JO le : 01/04/2016 page : 2614		

Texte de la question

M. Alain Marleix interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le devenir de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand - Béziers, à savoir « l'Aubrac », mais aussi sur celui de la ligne Clermont-Ferrand - Nîmes, à savoir le « Cévenol ». Le fonctionnement de l'Aubrac, qui devait s'arrêter le 1er février 2016, a été maintenu jusqu'au 30 juin 2016. Du fait de nouveaux éléments apparus récemment, à commencer par l'installation au camp du Larzac de la 13ème demi-brigade de la légion étrangère, il lui demande s'il ne serait pas nécessaire de maintenir cette ligne ferroviaire, de procéder à la levée de l'interdiction de circulation des trains de marchandises entre Béziers et Marvejols, mais aussi de reprogrammer les travaux d'entretien de la voie qui devaient se dérouler cet été mais qui ont été annulés, d'effectuer des travaux de renouvellement des traverses entre Ceilhes et Tournemire pour éviter une réduction de vitesse et pour lesquels le ministère de l'environnement a promis 750 000 euros le 6 octobre 2015 et enfin de reprendre, en concertation avec les partenaires du contrat de plan État - SNCF - région, les travaux de modernisation complète interrompus en 2002.

Texte de la réponse

LIGNES FERROVIAIRES CLERMONT-FERRAND-BÉZIERS ET CLERMONT-FERRAND-NÎMES

M. le président. La parole est à M. Alain Marleix, pour exposer sa question, n° 1361, relative aux lignes ferroviaires Clermont-Ferrand-Béziers et Clermont-Ferrand-Nîmes.

M. Alain Marleix. Je souhaite appeler l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'avenir de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand-Béziers, à savoir l'Aubrac, mais aussi celui de la ligne Clermont-Ferrand-Nîmes, à savoir le Cévenol, deux lignes nationales très négligées par l'État, mais les seules qui traversent le Massif central, faute de ligne à grande vitesse.

L'Aubrac devait s'arrêter de fonctionner le 1er février dernier mais a été maintenu jusqu'au 30 juin. Les défenseurs de cette ligne – dont je fais partie – espèrent que ce sursis sera prolongé et que la ligne ne sera pas abandonnée. En effet, de nouveaux éléments sont apparus récemment plaidant en faveur du maintien de cette ligne ferroviaire, indispensable à l'aménagement du territoire dans le Massif central.

C'est d'abord l'installation au Camp du Larzac de la 13ème Demi-Brigade de la Légion étrangère – je suis très



satisfait que l'Armée revienne dans le Larzac – qui aura grand besoin d'utiliser des moyens ferroviaires pour transporter ses matériels.

Selon l'officier en charge de l'installation des militaires, la SNCF devra assurer des convois très importants de véhicules et de matériel à destination de Millau, ainsi que l'acheminement de 900 militaires tous les vendredis et dimanches à l'horizon 2018 – c'est demain ! –, car les légionnaires ne sont pas tous titulaires d'un permis de conduire valable en France. Quant au matériel, deux convois composés de containers logistiques et de blindés sont déjà programmés pour le mois d'avril, mais il est indispensable, pour qu'ils soient possibles, qu'il soit procédé à la levée de l'interdiction de circulation des trains de marchandises entre Béziers et Marvejols.

Compte tenu de ces éléments, il serait donc nécessaire de reprogrammer les travaux d'entretien de voie qui devaient se dérouler cet été, mais qui ont été annulés, et d'effectuer par ailleurs des travaux de renouvellement de traverses entre Ceilhes et Tournemire afin d'éviter une réduction de vitesse – travaux pour lesquels le ministère de l'environnement a promis 750 000 euros le 6 octobre dernier. Il faut également reprendre, en concertation avec les partenaires du contrat de plan État-SNCF-région, les travaux de modernisation complète des voies, des ouvrages d'art, des gares et des lignes à 25 000 volts entre Clermont-Ferrand et Béziers, interrompus depuis une grosse dizaine d'années.

Madame la secrétaire d'État, cette ligne ferroviaire, communément dénommée l'Aubrac, ne pourrait-elle être maintenue sur le long terme, en liaison avec la SNCF et les régions concernées, et avec elle le Cévenol, entre Clermont-Ferrand et Nîmes ?

Cette question se pose aussi du fait de leur importance indéniable en matière de tourisme, car ces lignes traversent toutes deux des régions superbes présentant des paysages magnifiques, souvent inaccessibles en voiture, et côtoient plusieurs ouvrages d'art connus et reconnus : pourquoi donc ne pas mettre en service des trains touristiques, à l'instar de ce qui se pratique dans certains pays étrangers ? De fait, en Espagne, de tels trains touristiques connaissent un réel succès et sont même bénéficiaires.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

Mme Barbara Pompili, secrétaire d'État chargée de la biodiversité. Monsieur le député, les trains d'équilibre du territoire – TET – sont une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires. Toutefois, ces trains ne répondent plus aujourd'hui de manière satisfaisante aux attentes des voyageurs. Depuis 2011, leur fréquentation a chuté de 20 %, ce qui rend leur exploitation financièrement insoutenable : de 210 millions d'euros en 2011, leur déficit d'exploitation devrait dépasser 400 millions d'euros en 2016.

Face à cette situation, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a lancé le chantier de la renaissance de ces trains, afin qu'ils retrouvent leur pertinence et leurs clients. La feuille de route présentée le 7 juillet 2015, suite au rapport de la commission présidée par le député Philippe Duron, a permis d'engager une nouvelle dynamique pour faire renaître l'offre TET, reposant sur le droit à la mobilité, la solidarité nationale, l'aménagement du territoire et la maîtrise de l'équilibre économique.

Le 19 février dernier, lors d'un point d'avancement, M. Alain Vidalies a notamment annoncé que le Gouvernement engageait le renouvellement du matériel roulant, ce qui représente un investissement sans précédent depuis l'arrivée des trains Corail, avec le renouvellement complet du parc des lignes structurantes pour un montant de 1,5 milliard d'euros et l'acquisition de trente rames supplémentaires s'ajoutant aux trente-quatre rames attendues à partir de fin 2016.

Par ailleurs, le préfet François Philizot poursuit sa mission de concertation avec les régions pour faire évoluer l'offre TET de jour. Une articulation optimale de chaque activité, notamment avec les TER, et de chaque mode de



transport est recherchée avec les élus régionaux, afin d'exploiter au mieux les services existants. Les discussions sont engagées avec toutes les régions, notamment Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon et Auvergne-Rhône-Alpes pour les lignes que vous évoquez. Des décisions seront prises à mesure d'éventuels accords avec les régions, et au plus tard au 1er juillet 2016.

Pour ce qui concerne les infrastructures de la ligne de l'Aubrac, 10 millions d'euros sont consacrés chaque année à assurer la circulation des trains de voyageurs en toute sécurité, tant sur la voie que sur les ouvrages d'art. Des travaux sont bien programmés par SNCF Réseau du 25 juillet au 19 août prochain pour remplacer le ballast et les traverses. Les circulations de fret sont effectivement interdites entre Béziers et Saint-Chély-d'Apcher, en raison de l'état de la voie, qui ne peut pas supporter de charges lourdes et agressives, et pour éviter un vieillissement accéléré de l'infrastructure.

Quant à la ligne du Cévenol, les nombreux travaux déjà réalisés, notamment sur la section Nord, entre Clermont-Ferrand et Saint-Georges-d'Aurac, témoignent des efforts consentis pour la pérennité de l'infrastructure. La poursuite de l'effort s'est traduite par l'inscription de travaux de régénération aux contrats de plan État-région 2015-2020, en Auvergne pour un montant de 23 millions d'euros et en Languedoc-Roussillon pour un montant de 27 millions d'euros.