



14ème législature

Question N° : 1521	De M. Pierre Morel-A-L'Huissier (Les Républicains - Lozère)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > transport de voyageurs	Analyse > transport de marchandises. trains d'équilibre du territoire. perspectives.
Question publiée au JO le : 22/11/2016 Réponse publiée au JO le : 30/11/2016 page : 8000		

Texte de la question

M. Pierre Morel-A-L'Huissier attire l'attention de 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 projet de régionalisation des lignes ferroviaires bénéficiant de la convention trains d'équilibre du territoire (TET) annoncé par le Gouvernement. Il existe actuellement 40 lignes TET sur l'ensemble du territoire français, dont deux se situent dans le département la Lozère : celle de l'Aubrac (reliant Clermont-Ferrand à Béziers) et celle des Cévennes (reliant Clermont-Ferrand à Nîmes). La régionalisation envisagée de ces lignes, qui permettent de maintenir le service public ferroviaire sur des lignes SNCF peu rentables et de garantir l'irrigation des territoires peu denses, signerait leur arrêt de mort, dans la mesure où, la région ayant des capacités de subventionnement largement inférieures à celles de l'État, elle ne pourrait vraisemblablement pas maintenir le conventionnement TET. Il lui demande de lui indiquer ses intentions afin d'assurer le maintien des lignes TET. Il attire également son attention sur l'avenir de la ligne ferroviaire Neussargues-Saint-Chély d'Apcher, et notamment sur le maintien de l'activité fret. Il semblerait que cette ligne de 50 km soit définitivement fermée à court terme. Cette décision, si elle est confirmée, impacterait directement le fonctionnement de l'usine Arcelor Mittal de Saint-Chély qui reçoit sa matière première *via* cette ligne. Cette fermeture aurait pour conséquence de mettre 10 000 camions de plus sur la route pour acheminer cette marchandise, ce qui aurait de lourdes conséquences en termes de coût environnemental et d'empreinte carbone. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les intentions du Gouvernement afin de maintenir cette portion de ligne, vitale pour l'économie de la Lozère et pour les enjeux écologiques du pays.

Texte de la réponse

TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE ET LIGNE NEUSSARGUES-SAINT-CHÉLY-D'APCHER

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Morel-A-L'Huissier, pour exposer sa question, n° 1521, relative aux trains d'équilibre du territoire et à la ligne Neussargues-Saint-Chély-d'Apcher.

M. Pierre Morel-A-L'Huissier. Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais vous parler des trains d'équilibre du territoire – TET –, ces lignes ferroviaires nationales que l'on dit déficitaires. Il y a quelques années, le gouvernement avait décidé d'apporter une contribution financière pour contenir le déficit de ces lignes – déficit peut-être provoqué par certains. De nombreux travaux ont été commandés, notamment le rapport de la commission



« TET d'avenir », dit rapport Duron, et la mission Philizot sur les quarante lignes concernées.

Nous ne savons toujours pas ce que le Gouvernement entend faire de ces lignes dites nationales, ni quels sont les montants financiers en jeu. En Lozère, deux lignes sont concernées : celle des Cévennes, et celle des Causses – dite ligne Béziers-Neussargues. Je voudrais vous parler tout particulièrement de cette dernière, en associant à ma question le directeur d'ArcelorMittal.

Cette entreprise emploie 250 salariés dans mon département, sans compter 70 emplois induits. C'est le poumon économique de notre département. Si le segment de Saint-Chély-Neussargues n'était plus pris en charge par l'État, c'est-à-dire s'il était régionalisé, alors il serait impossible de le maintenir. Cela placerait l'entreprise Arcelor-Mittal dans de graves difficultés.

Monsieur le secrétaire d'État, j'appelle votre attention sur l'impérieuse nécessité pour l'État de continuer à financer les TET. Attention à la régionalisation : ce faux-fuyant poserait de gros problèmes aux régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Monsieur le député, la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des trains d'équilibre du territoire permet d'engager une nouvelle dynamique, qui repose sur le droit à la mobilité, la solidarité territoriale, l'aménagement du territoire et la maîtrise de l'équilibre économique. Elle passe notamment par une évolution de la gouvernance de ces lignes, comme il ressort de la démarche de concertation avec les territoires menée sous l'égide du préfet François Philizot.

L'État restera l'autorité organisatrice de trois lignes structurantes à haute performance – Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont et Bordeaux-Toulouse-Marseille – et de trois lignes d'aménagement du territoire – Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Toulouse-Hendaye. Sur les autres lignes, le Gouvernement conduit des discussions avec les régions afin de trouver les meilleures solutions de gouvernance.

Je ne partage donc pas votre point de vue selon lequel la reprise de lignes de trains d'équilibre du territoire par les régions entraînerait, à terme, leur disparition.

Les négociations ont même l'objectif inverse : garantir le maintien de nombreuses lignes dans des conditions soutenables pour la collectivité publique, grâce à une meilleure articulation avec les TER. Je suis en effet convaincu que nous pouvons offrir un nouvel avenir aux TET par une mobilisation conjointe de l'État et des régions, avec l'objectif partagé d'améliorer l'attractivité de ces lignes.

C'est le sens des accords déjà conclus avec les régions Normandie et Grand Est, avant la signature d'autres régions cette semaine. Les discussions se poursuivent. Je rappelle à ce titre que l'État s'est, dans ce cadre, engagé à un investissement sans précédent pour le renouvellement des matériels roulants, à hauteur de près de 2,5 milliards d'euros.

S'agissant plus particulièrement des deux lignes que vous citez, le Cévenol et l'Aubrac, elles font partie des lignes dont l'évolution est actuellement en discussion avec la région Occitanie, en lien avec la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Sur l'avenir de la desserte ferroviaire du site d'ArcelorMittal à Saint-Chély-d'Apcher, je tiens à souligner que la problématique est distincte, puisque les référentiels de maintenance pour une ligne dévolue au fret diffèrent sensiblement de ceux d'une ligne mixte. Vous connaissez mon attachement au soutien du fret ferroviaire et en particulier à la sauvegarde de la desserte fine des territoires par les lignes capillaires de fret. Il s'agit d'un enjeu



d'aménagement du territoire et de développement économique. Quelle que soit la décision prise concernant le service voyageurs sur la ligne de l'Aubrac, l'État, la région, SNCF Réseau et ArcelorMittal devront travailler à trouver les conditions permettant d'assurer de manière pérenne le transport de marchandises entre Saint-Chély-d'Apcher et Clermont-Ferrand dans des conditions soutenables pour l'ensemble des acteurs.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Morel-A-L'Huissier.

M. Pierre Morel-A-L'Huissier. Je veux simplement vous redire, monsieur le secrétaire d'État, que les TET représentent pour nous un enjeu fondamental. Quatre cents millions d'euros ont été injectés par l'État. Je le répète, la régionalisation est dangereuse.

S'agissant du site d'ArcelorMittal, son directeur, M. Hoffmann, qui est un excellent directeur, m'a dit que la fermeture de ce segment se traduirait par la circulation de 10 000 camions, soit 40 par jour. Nous avons l'autoroute A75, mais franchement, 10 000 camions de plus sur les routes, ce serait dramatique. Je vous le demande : il faut sauver ce segment.