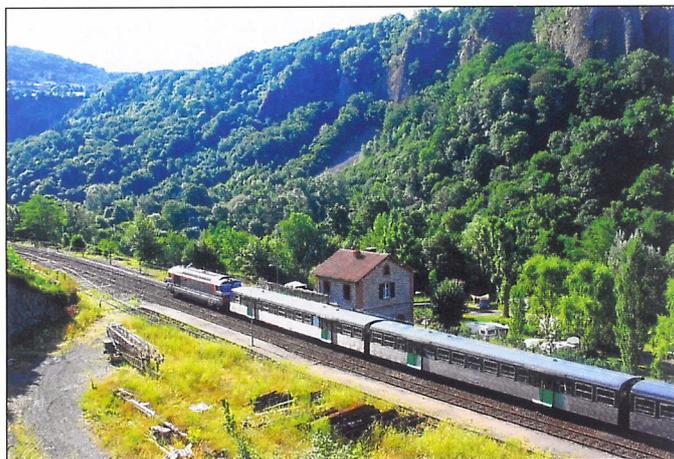


TER. Menaces sur la ligne Nîmes - Clermont-Ferrand

La section centrale de la ligne Nîmes - Clermont-Ferrand est menacée de fermeture à brève échéance faute de rénovation. Une étude sur l'ensemble de la ligne est lancée visant à définir les besoins, le coût des travaux étant supporté par l'État, les deux régions concernées et SNCF Réseau.

La menace d'un démembrement de la ligne des Cévennes Nîmes - Clermont-Ferrand (303 km) a ressurgi. Guy Malaval, maire de Langogne et président de l'Association des élus pour la défense du Cévenol, a révélé que fin 2018 SNCF Réseau a indiqué que « l'échéance de fermeture de la section Langogne - Saint-Georges-d'Aurac était programmée, faute de rénovation, pour 2020 ». Il appelait dans une lettre ouverte la ministre des Transports Elisabeth Borne « à prendre des mesures indispensables dès 2019 » pour assurer la continuité de l'exploitation. Une partie des travaux programmés pour 2018 a été annulée.

Cette section, entre Langogne, en Occitanie, et la jonction vers Le Puy en Auvergne-Rhône-Alpes (Aura), affiche 75 km et longe les célèbres gorges de l'Allier, à l'écart des routes. Elle est parcourue en 1 heure 30 par les



C'est la continuité de l'exploitation de la ligne qui est en jeu.

deux régions de toute relation directe, imposant un détour par Lyon plus coûteux et presque aussi long en temps entre Nîmes et Clermont. La relation fret (grumes) Langeac - Tarascon subirait le même sort. Cette coupure serait incohérente avec le financement par l'État de trois rames neuves Régiolis Coradia Liner pour 30 millions d'euros

La fermeture de la section centrale de la ligne priverait les deux régions (Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes) de toute relation directe

trois allers-retours TER Nîmes - Clermont-Ferrand, dont le temps de parcours total varie entre 4 heures 59 et 5 heures 23 (4 heures 43 en 1956). La fermeture de cette section centrale, rappelant celle appliquée à Saint-Étienne - Clermont-Ferrand entre Boën et Thiers, priverait les

qui seront exclusivement affectées à la ligne fin 2019.

Du côté de SNCF Réseau on s'en tient à indiquer « travailler actuellement avec les deux régions et l'État sur les modalités de maintien en exploitation de la ligne ».

Du côté d'Aura, sur le territoire de laquelle la quasi-totalité de la

section menacée est située, on met en cause l'État. Déjà, en 2017, indique-t-on, « l'absence de crédits de l'État a contraint SNCF Réseau à reporter certains travaux ». La région, présidée par Laurent Wauquiez, « a alors accepté de prendre en charge la part de l'État pour une opération de survie, adoptée le 30 novembre 2017, sur la partie nord entre Issoire et Saint-Georges-d'Aurac (travaux réalisés en 2018 - cinq millions d'euros dont 95 % pour la région) ».

Mais au sud de Saint-Georges-d'Aurac, la situation se complique. Si Aura a adopté en mars 2018 une nouvelle convention de travaux, pour 13,2 millions « dont 95 % pour la région, avec une clause de remboursement ultérieur de la part de l'État de 30 % », on indique à Lyon que le préfet « ne la pas signée ». SNCF Réseau a donc déprogrammé les travaux 2019 et lancé une expertise pour

préciser les conséquences sur l'infrastructure.

Côté Occitanie, sur Alès - Langogne, 43 millions d'euros sont inscrits au CPER 2015-2020. Contrairement au versant Aura l'État a accordé des crédits pour cofinancer une opération de 11,7 millions à hauteur de 45,75 %. Une partie de ce financement d'État est liée à la reprise par l'Occitanie de l'aller-retour Intercités Nîmes - Clermont et à la mise au gabarit pour les Coradia Liner.

In fine, une étude sur l'ensemble de la ligne, visant à définir plus finement les besoins, d'un montant de 1,1 million d'euros (45,75 % pour l'État, 22,8 % pour chaque région et 8,5 % pour SNCF-R), a été adoptée et lancée.

Au conseil régional d'Occitanie, à Toulouse, on « est convaincu du rôle essentiel de cette ligne ». « Une nouvelle stratégie de modernisation de nos 1500 km de lignes dites improprement secondaires (60 % du réseau occitan) est indispensable à un aménagement équilibré des territoires », a déclaré sa présidente Carole Delga devant le préfet François Philizot, chargé de la mission sur le sujet. La présidente a même prôné une régionalisation de ces infrastructures: « Au regard des coûts et des délais exponentiels présentés par la SNCF, la région Occitanie s'est organisée et est prête à prendre en maîtrise d'ouvrage directe une partie du réseau ».

Michel Gabriel LÉON