



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Désenclavement de la Lozère

Question orale n° 166

Texte de la question

Mme Sophie Pantel appelle l'attention de M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur le désenclavement de la Lozère. L'absence d'investissements conséquents ces 30 dernières années sur les routes nationales RN 88 et RN 106 a conduit la région Occitanie à se retirer de l'expérimentation transférant la maîtrise d'ouvrage. La situation du rail n'est pas mieux lotie et contribue à accentuer depuis des années un sentiment d'abandon et de déclassement pour la population qui constate des temps de trajets qui ne cessent d'augmenter, des retards, des pannes à répétition, du matériel roulant vieillissant ou encore des gares fermées, autrement dit un service public qui régresse, un service au public dégradé. Seul le désenclavement numérique est en passe d'aboutir grâce à un investissement du conseil départemental depuis 2015. La question du maintien et du développement du fret est un enjeu majeur pour la transition écologique, pour le soutien à l'industrie, pour les déplacements du quotidien des usagers dont les scolaires issus des départements voisins. Les territoires de montagne apportent beaucoup à la Nation à travers les aménités et sont dans l'attente de la solidarité inhérente au pacte républicain. La Lozère, département de montagne, demeure le département de France le plus enclavé physiquement, l'accès à la capitale ne peut se réaliser à moins de 6 h 30 (les demandes de modernisation de la ligne Clermont-Paris sont une première étape que Mme la députée soutient), l'accès à la capitale régionale 3 h 30. C'est le seul département dont la ville préfectorale n'est pas desservie par une autoroute, ni par un aéroport. Le H lozérien (toujours dans le schéma européen du fret) relie deux trains d'équilibre du territoire, à l'est le Cévenol, à l'ouest l'Aubrac. L'Aubrac conditionne le maintien de l'usine Arcelor Mittal et au-delà celle de Fos, la desserte des lycées de Saint-Chély-d'Apcher. Les régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes ont donc participé fortement aux travaux d'urgence d'un montant de 40 millions d'euros. Une rupture d'approvisionnement ne permet pas à l'usine d'Arcelor Mittal de fonctionner de manière optimale et entraîne des ralentissements, voire des fermetures ponctuelles, et conduit également à mettre des camions sur les routes en très grand nombre pour transporter les bobines. Cette usine fait partie du fleuron industriel français en participant à la fabrication des véhicules électriques. Le département et la SEM départementale se sont toujours impliqués en faveur de son maintien et de son développement. Le Cévenol permet une desserte aussi importante pour les scolaires de Villefort et Langogne dans un secteur montagneux très enclavé. Devant nous sont les travaux de modernisation qui sont évalués à 150 millions d'euros pour l'Aubrac. En premier lieu, Mme la députée souhaite donc savoir si M. le ministre est prêt à s'engager à y participer et à les porter auprès de SNCF Réseaux. Par ailleurs, un projet de tri-branche permettant de desservir notamment Marvejols en Lozère existe, aujourd'hui l'état du réseau le permet. Ainsi, en second lieu, Mme la députée souhaite savoir si le Gouvernement entend répondre positivement à cette demande avec des horaires optimisés et adaptés permettant le retour de ce train de nuit. Enfin, concernant la ligne du Cévenol depuis le déraillement du TER lors des épisodes cévenols, Villefort et Langogne ne sont plus desservis ; elle souhaite connaître la date prévue pour la remise en service ainsi que les engagements que l'État entend prendre pour la rénovation de cette ligne.

Texte de la réponse

DÉSENCLAVEMENT DE LA LOZÈRE

Mme la présidente . La parole est à Mme Sophie Pantel, pour exposer sa question, no 166, relative au désenclavement de la Lozère.

Mme Sophie Pantel . L'absence d'investissement suffisant ces trente dernières années pour désenclaver la Lozère, en particulier sur les routes nationales 88 et 106, a conduit la région Occitanie à se retirer de l'expérimentation qui lui transférait la maîtrise d'ouvrage.

Le rail n'est pas mieux loti. Cette situation contribue à accentuer un sentiment d'abandon et de déclassement au sein de la population – mon collègue Vincent Trébuchet vient de l'évoquer –, qui subit des temps de trajets toujours plus longs, des retards, des pannes à répétition, un matériel roulant vieillissant, des gares fermées, autrement dit un service public particulièrement dégradé.

Le maintien et le développement du fret, que ce soit en Lozère ou ailleurs, sont des enjeux majeurs de la transition écologique, pour soutenir l'industrie et faciliter les déplacements du quotidien, notamment l'acheminement des scolaires depuis les départements voisins.

Les territoires de montagne apportent beaucoup à la nation, à travers leurs aménités, et attendent un juste retour, en vertu de la solidarité inhérente au pacte républicain.

La Lozère est le département le plus enclavé de France – je réside ainsi à six heures trente en transport de la capitale et à trois heures trente de la capitale régionale. Il s'agit du seul département dont la ville-préfecture n'est pas traversée par une autoroute ni desservie par un aéroport.

Les lignes du « H lozérien » s'inscrivent toujours dans le schéma européen du fret et relient deux trains d'équilibre du territoire, le Cévenol et l'Aubrac, qui sont essentiels non seulement pour le transport des scolaires, mais aussi pour le maintien de l'usine ArcelorMittal. C'est ce qui a conduit les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie à investir fortement – à hauteur de 40 millions – dans les travaux d'urgence sur la ligne de l'Aubrac.

Pour cette même ligne, des travaux de modernisation sont encore à prévoir, évalués à 150 millions. Ma première question porte sur l'engagement du gouvernement à participer à ce projet et à le soutenir auprès de SNCF Réseau.

S'agissant du train de nuit, un projet de tri-branche existe : l'état actuel du réseau permettrait de desservir immédiatement la Lozère, avec une arrivée à Marvejols.

J'en viens à la ligne des Cévennes. À l'automne dernier, un train express régional (TER) a déraillé, en raison des épisodes cévenols. Depuis, le côté est du département – en particulier Villefort et Langogne – n'est plus desservi. Une reprise du service est annoncée pour le mois d'avril. Pouvez-vous me le confirmer et préciser quels sont les engagements de l'État pour rénover cette ligne ?

Mme la présidente . La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la ville.

Mme Juliette Méadel, *ministre déléguée chargée de la ville* . Le gouvernement a pleinement conscience de l'importance des lignes de l'Aubrac et des Cévennes, en matière d'aménagement et d'attractivité de la Lozère. C'est pourquoi le volet 2023-2027 des contrats de plan État-Région (CPER) prévoit des engagements financiers conjoints de l'État et des régions pour la régénération de ces deux lignes, à hauteur de 190 millions d'euros en Occitanie et d'environ 45 millions en région Auvergne-Rhône-Alpes.

La ligne de l'Aubrac tient compte en particulier de l'objectif de développement économique et industriel du site sidérurgique de Saint-Chély-d'Apcher. Pour pérenniser la desserte ferroviaire du site, plusieurs opérations de régénération de la ligne entre Neussargues et Saint-Chély-d'Apcher ont été menées ces dernières années. La dernière, d'un coût de 43 millions, a été financée à 100 % par l'État et SNCF Réseau, en l'absence de

cofinancement des deux régions concernées. Ces travaux, réalisés en 2024, permettent d'assurer, pour plusieurs années, la pérennité de la desserte en fret de Saint-Chély-d'Apcher, remise en service en novembre dernier.

Par ailleurs, une procédure de renouvellement du matériel utilisé pour les trains de nuit est lancée.

Enfin, vous évoquez le déraillement du TER intervenu le 25 octobre dernier, à la suite d'un glissement de terrain, sur la ligne des Cévennes entre Génolhac et Villefort. Les équipes de SNCF Réseau se sont rapidement mobilisées afin d'évaluer la situation et les importants moyens à déployer pour remettre la ligne en état, dans un environnement naturel difficile. L'ensemble des moyens humains et techniques de SNCF Réseau sont mobilisés pour permettre la restitution de la voie à la circulation le 25 avril prochain.

Mme la présidente . La parole est à Mme Sophie Pantel.

Mme Sophie Pantel . Vous ne répondez pas totalement : vous rappelez les investissements passés, mais n'évoquez pas les investissements à venir, qui étaient pourtant l'objet de ma question. Y a-t-il un engagement ferme de la part de l'État concernant les travaux de rénovation des voies de l'Aubrac et du Cévenol ? Je rappelle que le sud du Massif central se situe dans la grande diagonale du vide.

Je soutiens également les demandes des collègues s'agissant de la ligne Clermont-Ferrand-Paris, essentielle et garante, pour nous, de la continuité géographique.

Rappelons en outre que, dans nos territoires, il n'existe pas de solution alternative ni de moyens de transport collectifs. Vous ne pouvez pas, d'un côté, tenir un certain discours en matière de transition écologique et, de l'autre, ne pas définir des orientations claires en faveur du rail – ou du moins ce qu'il en reste. Même si nous entendons vos déclarations et savons ce qui a été voté dans le cadre de la loi de finances, il est nécessaire que le ministre des transports nous rassure quant à son engagement vis-à-vis de ces deux lignes.

Données clés

Auteur : [Mme Sophie Pantel](#)

Circonscription : Lozère (1^{re} circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 166

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [11 février 2025](#)

Réponse publiée le : 19 février 2025, page 1366

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [11 février 2025](#)