

Clermont-Ferrand – Nîmes (Cévenol)

Schéma de la ligne



Données générales

- Ligne à faible trafic ;
- Un peu plus de 110 voyages par train, dont 4 avec correspondance à Clermont-Ferrand en direction de Paris – 55 voyageurs en occupation moyenne) ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;
- Trafic de cabotage de courte distance (premières OD : Nîmes-Alès, près d'un quart des voyages, et Clermont-Ferrand-Issoire : près d'un dixième) ;
- Parcours moyen : moins de 130 km.
- Desserte peu compétitive au regard des faibles flux mais pertinence de l'offre ferroviaire, du fait notamment de l'absence d'infrastructure routière performante.

Infrastructure

- Ligne à voie unique d'Arvant à Alès, non électrifiée ;
- A part quelques sections aptes à des vitesses comprises entre 100 et 140 km/h entre Clermont-Ferrand et Arvant et entre Alès et Nîmes, la majeure partie de la ligne est circulaire à des vitesses comprises entre 40 et 90 km/h ;
- D'Issoire à Nîmes, la ligne est intégralement classée dans les catégories UIC 7 – 8 – 9 AV ;
- Ligne comportant de très nombreux ouvrages d'art, dont de multiples tunnels (d'où l'appellation « Ligne aux cent tunnels ») ;
- 54 km de ligne présentent des ralentissements entre Monistrol d'Allier et Alès (130 km, soit 42 % de la section) ;
- Les travaux de stabilisation en l'état de la ligne, d'un montant d'environ 46 M€, devraient être financés dans le cadre du CPER 2015-2020 sur le territoire des régions Auvergne et Languedoc-Roussillon. Ceux pour la période 2020-2025 sont estimés à ce jour entre 70 et 90 M€.

Matériel roulant

- Rames Corail tractées par des locomotives thermiques.

Proposition d'évolution

Le manque d'alternative routière crédible et le potentiel touristique de la ligne conduisent la commission à préconiser le regroupement de l'aller-retour TET et des deux allers-retours TER sous la gouvernance inter-régionale afin d'optimiser les ressources utilisées entre Clermont-Ferrand et Nîmes.