

## Conseil du 12<sup>e</sup> arrondissement du 23 mai 2023

### Vœu présenté à l'initiative de Richard Bouigue, Premier adjoint à la Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement, et des groupes de la majorité municipale du 12<sup>e</sup>

#### Groupes PEC-socialistes 12<sup>e</sup> - Communiste et Citoyen 12<sup>e</sup> – groupe les écologistes du 12<sup>e</sup>

#### Relatif au maintien de la ligne ferroviaire Paris-Clermont-Ferrand-Béziers.

La ligne de chemin de fer de Paris à Béziers via Clermont-Ferrand est à nouveau menacée. C'est pourtant une ligne capitale pour Paris.

Long de 805 kilomètres, cet axe structurant relie Paris à la Méditerranée depuis près de 140 ans. La ligne irrigue 5 régions, 13 départements et plusieurs villes et métropoles : Paris, Nevers, Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand, Issoire, Saint-Flour, Mende (via Marvejols), Millau, Béziers et l'arc méditerranéen.

Considérant qu'elle constitue le seul moyen de déplacement écologique à disposition des habitantes et habitants du Massif central pour rejoindre Paris, que la ligne est également utile aux Parisiennes et aux Parisiens pour leurs déplacements en région notamment, pour celles et ceux, nombreux, qui ont gardé des attaches dans leur territoire de naissance.

Considérant que la ligne dessert de très nombreuses destinations classées, dont 6 parcs naturels régionaux et nationaux, 5 sites et territoires classés au Patrimoine mondial de l'Humanité (UNESCO), 9 Villes et Pays d'Art et d'Histoire ; qu'elle répond ainsi à des attentes touristiques fortes de la part des citoyens en leur permettant de pratiquer une autre forme de tourisme plus vertueuse et particulièrement adaptée à l'aspiration grandissante de retour à la nature.

Considérant que la Zone à Faible Émissions (ZFE) métropolitaine franchira prochainement une nouvelle étape ; que l'offre de transport urbain et longue-distance doit donc se fiabiliser et monter en puissance pour constituer une alternative crédible aux modes de transport les plus polluants et à la voiture ; que la suppression de la ligne ferroviaire rentrerait en contradiction avec la volonté d'incitation « à l'usage des mobilités douces » (quatrième objectif de la ZFE).

Considérant la législation, la jurisprudence et les études récentes, particulièrement :

- la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, qui fixe l'objectif d'atteindre la neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050 ;
- la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, qui fixe l'objectif de tendre vers le doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 ;
- les nombreuses décisions rendues par le juge administratif dans le cadre du contentieux climatique (Les Amis de la Terre, L'Affaire du Siècle, Commune de Grande Synthe...), dans lesquelles le l'État a été condamné au paiement d'astreintes pour non-respect de ses engagements climatiques.
- le rapport du Comité d'orientation des infrastructures (COI) remis à la Première ministre le 24 février 2023, qui identifie comme des priorités le « renouvellement et [la] modernisation des infrastructures existantes », la priorisation des « mobilités du quotidien y compris dans les zones peu denses » et la « décarbonation des transports, en mettant l'accent particulièrement sur les transports de marchandises et le report modal vers les modes massifiés ».

Considérant que la ligne est menacée à très court terme ; que RFF et SNCF Réseau alertent depuis plus de 15 ans sur le besoin d'effectuer en priorité des travaux de renouvellement complet de la voie sur 26 kilomètres (40M€) ; que ces opérations sont nécessaires et urgentes pour que les trains continuent à rouler au-delà de 2023 ; que pour être réalisés en 2024, ces travaux doivent être financés et actés d'ici la fin du mois de mai 2023 ; qu'à défaut, la ligne sera suspendue à compter du mois de décembre 2023.

Considérant que la ligne est d'intérêt national, qu'elle est classée parmi les 11 grandes lignes Intercités (statut train d'équilibre du territoire), qu'elle est également primordiale pour le transport de marchandises en figurant au Schéma Fret européen depuis 1999 ; que ces travaux constituent la première étape afin de pérenniser durablement la ligne pour plusieurs dizaines d'années, accroître le trafic voyageurs (trains du quotidien, trains de nuit) et Fret (trains massifs, délestage de la vallée du Rhône).

Considérant que la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand/Béziers est utilisée par une usine de la société sidérurgique Arcelormittal Méditerranée à Saint Chely d'Apcher (48), forte de près de 200 salariés et que la suppression de cette ligne ferroviaire menacerait des emplois et aggraverait son bilan carbone.

Considérant que depuis des années des forces associatives, syndicales et politiques se mobilisent pour la défense et le développement de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand/Neussargues/Béziers.

**C'est pourquoi, sur proposition de Richard Bouigue et des groupes de la majorité municipale du 12<sup>e</sup>, le conseil d'arrondissement demande à la Maire de Paris d'interpeller le gouvernement afin qu'il respecte ses engagements concernant la ligne Paris – Clermont-Ferrand – Béziers et de lui rappeler le risque qu'une défaillance de sa part dans le financement des travaux ferait courir un risque au maintien d'une ligne stratégique pour Paris et utile aux Parisiennes et aux Parisiens.**