

MASSIF CENTRAL

DÉMENT TÉLEMENT



Baisse de l'entretien. Puis des vitesses. Puis des fréquences. Statistiques (arrangées ?) aussi à la baisse : la recette a fait ses preuves ! Et on ne va pas s'arrêter à un misérable Lapeyrouse - Volvic : aujourd'hui, voici qu'on évoque publiquement une fermeture possible (prochaine ?) de la ligne des Cévennes. Entre autres... Et ça pose bien des questions. Comme celle-ci, en termes volontairement très abrupts : **JUSQU'OUÛ IRONT-ILS ???**

Texte de Pascal BEJUI



Manifs à répétition pour défendre le Cévenol :

▲ 800 participants à La Bastide le 28 octobre. Cyril PORTEFAIX

▼ Beaucoup de monde aussi à Langeac le 29 novembre, où l'on a mêlé solennité et dérision pour "inaugurer" les ralentissements à 30 km/h. Jean-Claude ROUBINET



Il n'y a pas si longtemps, le Cévenol alignait régulièrement neuf voitures, parfois 12 : à l'époque, la SNCF était fière de ses "trains de la découverte" et nul n'aurait imaginé qu'elle puisse un jour chercher à fermer cette ligne, en vidant méthodiquement son train-drapeau, au moyen d'un véritable embargo sur l'information-horaires.

Philippe VALÉRIANO



Nous étions entre 500 et 1000. Non pas, respectivement, “selon la police” et “selon les organisateurs”, mais plus simplement selon les différents titres de la presse régionale.

Et, même en transigeant à 800, c’était du jamais vu à La Bastide-Puylaurent... et pas seulement : quatre manifestants par habitant, ça nous donnerait, à Paris, quelque chose comme huit millions de personnes !

On en conviendra : pour défendre le *Cévenol*, il était plus logique de se réunir à La Bastide qu’à la Bastille... même s’il s’agissait de réagir à des attaques lancées de Clermont-Ferrand et de Paris. Et, au-delà du seul nombre des participants à la manif, on relève- ra que, loin de se limiter à l’habituelle poignée de syndicalistes, elle mêlait pour la première fois cheminots, élus de tous bords et simples particuliers, l’échantillonnage de ces derniers s’étendant de la mamie jusqu’au trap- piste de Notre-Dame des Neiges.

Tout cela s’est déroulé dans une ambiance aussi sympa que déterminée, avec pour seul “débordement” une bonne demi-heure de retard infligée aux deux *Cévenol* qui se croisaient là : peccadille pour les habitués, qui ont eu maintes occasions, ces dernières années, de mesurer l’impressionnante dégradation de la régularité des deux express qui ne sont plus aujourd’hui que des survivances...

Au fait, une manif, pourquoi faire ? Eh bien tout simplement parce que le directeur de la région SNCF de Cler-

mont-Ferrand venait de présenter publiquement « *les conditions d’exploitation minimale à vitesse réduite, soit 10 km/h dans certains tunnels et 30 km/h pour d’autres secteurs* »⁽¹⁾.

Après les fermetures de Lapeyrouse - Volvic (décembre 2007) et de Montluçon - Eygurande (mars 2008), tout le monde a immédiatement compris qu’une telle mesure visait tout simplement à préparer les esprits à un abandon prochain, a priori entre St. Georges-d’Aurac et Langogne. Pour commencer ?

Le représentant de la SNCF a certes justifié ces mesures par « *la chute d’une pierre dans un tunnel* », en s’empressant de préciser, avec un détachement superbement administratif, qu’il n’envisageait, « *en particulier pour les tunnels* », que « *le diagnostic et une estimation* ».

Mais en se gardant bien de dire si l’incident semblait provenir d’un désordre sérieux, ou s’il ne fallait y voir qu’une conséquence des restrictions (souvent délibérées) d’entretien.

En tout état de cause, ce quasi-non-événement motive près de 35 km consécutifs de ralentissement !

Résultat (on n’ose pas ajouter : des courses) : une majoration des temps de parcours de plus de 40 minutes. De quoi achever de convaincre les derniers irréductibles de trouver un mode de déplacement plus crédible.

Or, les clients ne sont d’ores et déjà plus très nombreux – c’est en tous cas ce qu’on veut nous faire croire : entre St. Georges-d’Aurac et Langogne

(puisque’il fallait évidemment prendre en compte la section la moins chargée de l’axe), la SNCF relève « *une moyenne de dix voyageurs par jour sur les deux trains TER* [Clermont - Nîmes et vice-versa, NDLR], *cinquante personnes par jour pour la liaison grande ligne* [le *Cévenol*] ».

Et Monsieur le directeur régional de renchérir : « *À Clermont-Ferrand, deux personnes par jour, qui descendent du train de Paris, prennent cette correspondance sur Marseille* ».

Trois objections :

- on espère que ces chiffres “officiels” n’ont pas été aussi fortement (indécemment ?) minorés par rapport à la réalité que ceux que l’on nous avait servis, voici maintenant cinq ans, quand il s’agissait de justifier la suppression des trains de nuit de la même région (Paris - Aurillac / Millau / Nîmes)⁽²⁾ ;

- si, malgré tout, les statistiques sont sincères, il faut tout de même rappeler que l’absence de toute information, qu’il s’agisse d’horaires ou de tarifs, ne peut qu’assécher la ligne, en trafic interne et plus encore pour les relations en correspondance ; ceci avec une “efficacité” telle qu’on est très tenté de penser que c’est intentionnel – voir encadré page suivante ;

- enfin, si nos doutes sont infondés, il reste que le manager-cheminot fait montre d’un étonnant fatalisme face à l’effondrement de ses marchés : serait-il donc naturel de perdre les deux tiers ou les trois quarts de sa clientèle en tout juste une décennie ?⁽³⁾

Entre les lignes

Ce n'est pas la première fois qu'on s'évertue à noircir le bilan : la méthode a fait ses preuves depuis des décennies. Mais l'important est peut-être ailleurs...

Quand on entend le représentant de l'opérateur déclarer : « *s'il y a le moindre risque, je serai intransigeant avec la sécurité : la circulation sera ralentie ou interrompue* », on comprend, en lisant entre les lignes, que, si les arguments économiques ne devaient pas être entendus, il resterait à employer l'arme suprême du "principe de précaution" pour imposer aux élus cette fermeture qu'ils refusent. On peut toujours appeler ça "suspension" ou "interruption" pour faire ferroviairement-correct, mais ça ne trompe plus grand-monde.

Toujours en lisant entre les lignes, on réalise progressivement que le *Cévenol* n'est que l'arbre qui cache la forêt. Car, quand on apprend que des travaux urgents « *doivent être réalisés sur les lignes* » :

- Clermont-Ferrand - Volvic,
- Clermont-Ferrand - Thiers,
- Clermont-Ferrand - Aurillac,
- Aurillac - Figeac »⁽⁴⁾,

on en déduit que la régénération des infrastructures est beaucoup moins "urgente" au-delà de ces sections.

Coïncidence (!) : au même moment, on entend dire que RFF œuvre, avec des méthodes parfois un peu "limites" (ce qui n'exclut pas le soutien de préfet de Région), pour la fermeture des sections Laqueuille - Ussel, Thiers - Noirétable et Aurillac - Maurs : quelques tout petits kilomètres de rien du tout, aux limites géographiques de la région Auvergne, mais qui reviendraient à couper les liaisons Clermont - Limoges, Clermont - Bordeaux, Clermont - Toulouse et Clermont - St. Étienne, en plus du Clermont - Nîmes sur la sellette.

Bref, de quoi isoler la région de presque tout ce qui l'entoure, ceci après des décennies de beaux discours sur le désenclavement. Fallait oser !

Et on en rajoute une petite louche : « *l'Auvergne compte deux fois plus de voies ferrées par habitant qu'ailleurs* »⁽⁴⁾. En clair : le réseau est deux fois trop développé et il faut donc le réduire de moitié. On se retient de ponctuer en scandant : "ce n'est qu'un début - continuons les ferm'tures !".

Laqueuille, février 1993 : à l'époque, le *Ventadour* assurait une liaison quotidienne entre Lyon, Clermont et Bordeaux. Aujourd'hui, il ne circule plus qu'une fois par semaine entre Clermont et Bordeaux seulement.

Philippe VEYRE

Un X-2800 près de St-Julien-la-Vêtre, sur la section menacée de la ligne

Clermont-Ferrand - St. Étienne. Deux agglomérations qui totalisent respectivement 250 000 et 300 000 habitants : pas de potentiel ?

Philippe VEYRE



AUX SUISSES DE NOUS FAIRE PRÉFÉRER LE CÉVENOL

Pour trouver son train, c'est bien connu, Internet, y'a pas mieux. Sauf si on cherche ce train-fantôme que quelques passésistes s'acharment encore à appeler *Cévenol*.

17h12 : je tape sncf.com. Au milieu d'un délire de graphiste, je trouve assez facilement la liste des "produits" Corail : Téoz, Luneau, Intercités. Va pour Intercités : en ferroviophile averti, je me rappelle que c'est le "Corail du pauvre" et, de nos jours, le *Cévenol* ne peut appartenir qu'à cette "famille". Je remplis les champs : départ souhaité Clermont vendredi à partir de 12 heures, destination Marseille. Refus : au départ de Clermont-Ferrand, Corail Intercités ne connaît que Lyon, Bordeaux ou Ussel – c'est-à-dire une circulation par semaine ! Bon sang, mais c'est bien sûr : le *Cévenol* n'est pas un Corail Intercités, mais un Corail tout court, du ressort de Voyages France-Europe. Bizarre : Corail tout court, ça n'existe pas dans le déroulant... alors que c'est la seule dénomination que la population connaît vraiment. Reste à voir la catégorie TGV, uniquement par curiosité car, l'été dernier, au guichet, on m'avait proposé, via Lyon, un tarif quasi-double de celui du *Cévenol*. Échec : pas plus d'offre Clermont - Marseille via Lyon que via Nîmes. 17h22 : j'abandonne.

Éclair intracérébral à 17h25 : et si j'essayais le site suisse cff.ch ? 17h26 : la page d'accueil me propose d'emblée la recherche

d'horaires, sans choix préalable entre des "familles" de trains que seuls connaissent ceux qui les ont – plus ou moins – définies. Sans même avoir à préciser que ma recherche porte sur la France, je remplis les champs origine, destination, date et heure souhaitées.

Bingo ! Instantanément, mes amis suisses me proposent quatre horaires, échelonnés selon l'ordre des heures de départ. Avec, en deuxième place, mon bon vieux *Cévenol*, présenté au même rang que les relations TER + TGV via Lyon qui l'encadrent. 17h27 : j'imprime la fenêtre, après guère plus d'une minute. Je n'ose imaginer ce qu'il se serait passé si je m'étais adressé au guichet de Clermont : jusqu'à quel point aurait-il fallu insister pour obtenir l'info sur la formule la plus économique, qui est aussi la seule liaison directe ?

Et j'ai bien sûr exclu tout recours au serveur téléphonique surtaxé : récemment épinglé par le *Canard Enchaîné* pour avoir confondu Lille-Europe et L'Isle-sur-la-Sorgue, il aurait été capable de m'envoyer entre Clermont-en-Argonne et Marseilles-Aubigny !

À l'adresse de Monsieur le directeur régional SNCF : vous qui paraissez si sensible à la fréquentation de vos trains, faites donc connaître au public cff.ch, pour aider le *Cévenol* (entre autres) à renouer avec ses affluences des années 1990... **PB**

Y'en a pour tout le monde

On se gardera donc bien de concentrer toutes les critiques sur l'exploitant : celui-ci, on le sait, n'est plus aujourd'hui que l'exécutant des décisions du Conseil régional... mais de quel poids ce dernier pèse-t-il vraiment, quand RFF et l'État renâclent – au mieux ?

Dans la mesure où il faut faire appel à l'argent public pour un peu plus des trois quarts du seul budget d'exploitation du TER Auvergne, la vie du couple Région / SNCF est parfois mouvementée et tout se complique lorsque l'on en vient à parler d'investissements sur l'infrastructure (même lorsqu'il ne s'agit que de rattraper un retard d'entretien courant...) : là, la "partie carrée" Région / État-SNCF-RFF vire au "seul contre tous".

En première ligne, le président de Région : et une salve à l'adresse du ministre qui vient de déclarer que la Région n'apportait rien : « *on n'a pas le droit de dire n'importe quoi* » ; et un feu nourri dirigé vers l'exploitant : « *la SNCF a pour priorité de gagner du fric [sic], et rien à cirer [re-sic] des TER* ».

Excessif ? Sur la forme, un tantinet. Sur le fond, nous serons à peine plus nuancés.

Car il était peut-être inopportun, de la part de celui qui cumule les casquettes d'opérateur et de gestionnaire d'infrastructure délégué, de présenter à la fois trop de restrictions et trop de factures en trop forte augmentation – et pas seulement autour du conten-

teux sur les infrastructures. De fait, emportée par son "enthousiasme", la SNCF a demandé, pour le renouvellement de la convention TER-Auvergne, la bagatelle de 14 millions de plus au titre du fonctionnement. Selon le président de Région, « *elle affirme s'être trompée au départ dans ses chiffres (...). Elle fait part aussi de la hausse du carburant, du matériel neuf qui serait plus cher à l'entretien et consommerait davantage...* ».

Là encore, quelques objections :

- la hausse du carburant : l'épisode de l'été 2008 est désormais derrière nous et nul ne peut prédire ce que nous réserve 2009 ;
- le matériel neuf qui consommerait plus que l'ancien : pour qui connaît les progrès techniques époustouflants accomplis par le moteur diesel ces dernières décennies, il est bien difficile d'admettre que les moteurs industriels de l'X-TER des années 2000 soient plus gourmands que le massif MGO qui équipait les X-2800 conçus cinquante ans plus tôt ; surtout avec des compositions souvent plus légères et des marches plutôt moins rapides qu'il y a dix ans ;
- l'entretien : on conçoit mal qu'un engin neuf soit plus exigeant qu'un X-2800 quinquagénaire accusant 5 ou 6 millions de kilomètres⁽⁵⁾ ;
- et, quand bien même ces arguments seraient-ils fondés, il va falloir que l'exploitant que l'on croyait si rigoureux nous explique comment il n'a pu découvrir ces "détails" que ces toutes

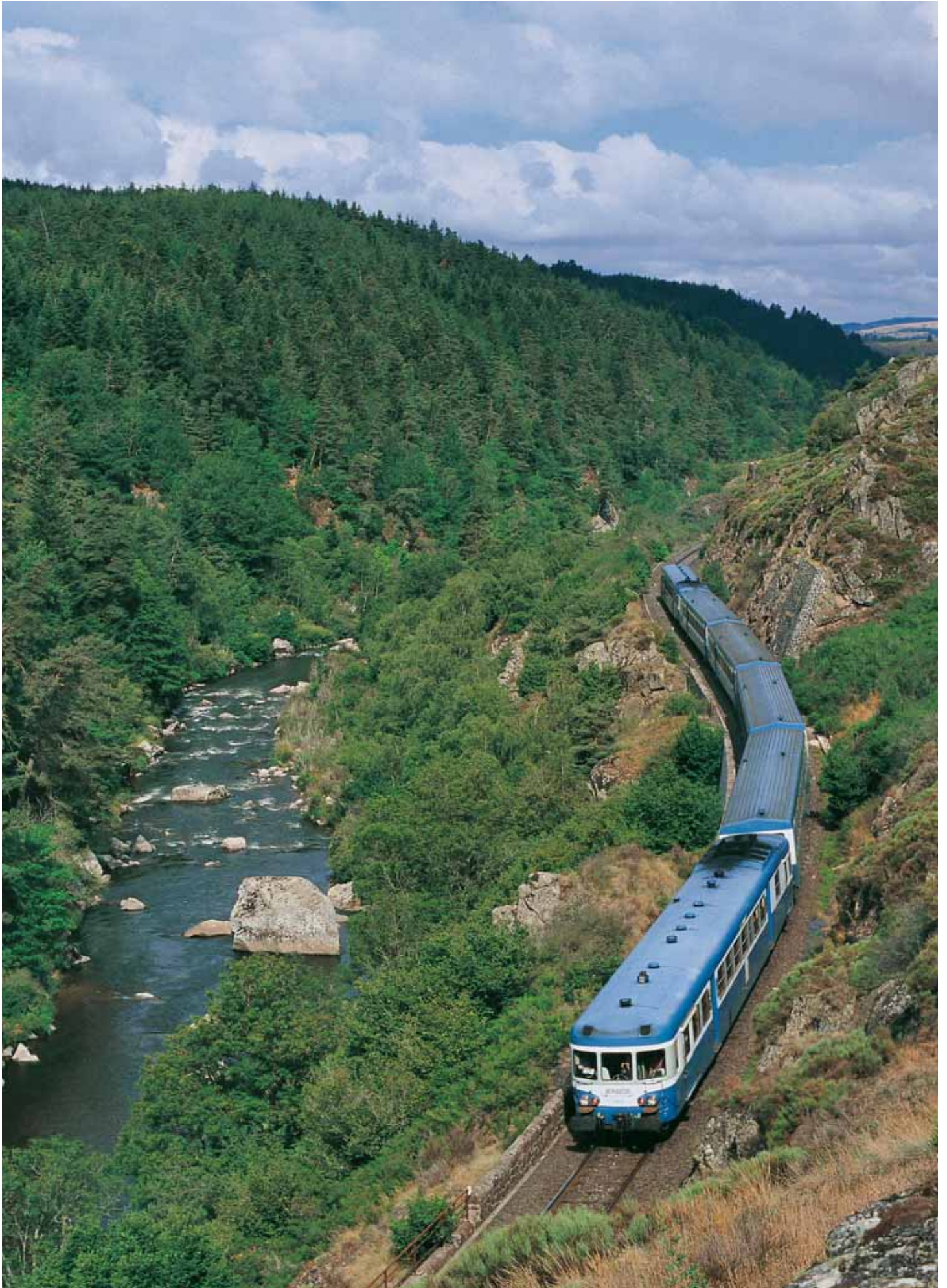
dernières semaines : les X-TER ont déjà une décennie d'âge et les AGC sont apparus voici cinq ans !

Comme il faut bien accorder quelques circonstances atténuantes, on peut avancer que le représentant de la SNCF n'aurait peut-être pas osé donner de telles explications, s'il avait trouvé, face à lui, des interlocuteurs techniquement plus "pointus"...

Le manque de technicité : c'est la faiblesse de toutes les collectivités, face à des ingénieurs éduqués pour donner dans le genre "c'est très compliqué, vous ne pouvez pas comprendre, mais heureusement nous avons le savoir-faire". Or, il se trouve que, ces deux dernières années, la Région a renoncé, à deux reprises au moins, à s'attacher le concours d'experts ferroviaires indépendants. En d'autres termes : elle s'est engagée dans une bataille contre un adversaire aguerri sans disposer d'état-major.

Mieux vaut tard que jamais, on vient de rectifier le tir : « *le Conseil régional a pris le service d'un consultant, et démonte les comptes de la SNCF poste par poste* ».

Le train touristique des gorges de l'Allier, ici près de Jonchères, à l'époque où il était assuré par X-2800. 11 878 voyageurs ont emprunté ce train en 2008... mais on a "omis" de les comptabiliser, tout comme les sommes versées par Euro-Cargo Rail pour ses trains de fret Langeac - Tarascon : pour être bien certain que le bilan apparaisse calamiteux ? Philippe VEYRE





Comme l'atteste la livrée de l'A-TER, nous ne sommes pas en Auvergne, mais en Languedoc-Roussillon, sur la section Marvejols - Mende déjà touchée par les ralentissements, et qui pourrait bien, elle aussi, voir tomber le couperet. Barjac, septembre 2008.

Philippe VEYRE

Ça, c'est nouveau ! Et ça pourrait se révéler très, très instructif... si ça devait aboutir. Pour l'heure, on s'en tiendra à imaginer l'ambiance qui règne lors des réunions hebdomadaires : plus tendue que dans les négociations du foirail de Langeac ou des souks d'Abbayssinie...

Difficile, il est vrai, de concilier les vues :

- d'une Région qui, à tort ou à raison, se sent grugée,
- d'un binôme SNCF-RFF qui semble conduire sa gestion en marche à vue,
- et d'un État qui s'est longtemps borné à compter les points. ⁽⁶⁾

« Plan rail » ou rustine ?

Fustigeant l'État et la SNCF d'un côté, résolu à défendre son réseau de l'autre, le président de Région en était arrivé à un « ultimatum »... et il n'en a pas fallu moins pour que le préfet reçoive une « lettre de mission » l'amenant à jouer les médiateurs... et annonçant une enveloppe conséquente.

C'est « dans un climat apaisé avec l'État » qu'a finalement été élaboré un « plan rail » doté, dans un premier temps, de 180 millions... qui ne viendront toutefois qu'en partie du Ministère, puisqu'un accord a été trouvé sur une répartition par tiers : 60 M€ pour RFF, autant pour l'État, autant pour la Région.

On se trouve ainsi au-dessus d'une hypothèse basse (maintien du réseau sans levée des ralentissements existants), mais sensiblement en-dessous d'une hypothèse moyenne (levée des ralentissements existants ou prévisibles, sans garantie de pérennité à long terme pour les ouvrages d'art).

Quant à l'hypothèse haute (pérennité assurée au-delà de 2020), il faudrait plus que doubler la mise !

Sachant que même cette dernière option se résumerait à une simple remise à niveau, on comprend que le président de Région, toujours aussi remonté, n'ait pas tardé à lancer une nouvelle charge : « après plus d'un an de démarches, d'interpellations et de coups de pied dans une fourmillière ronronnante », il n'a fait état que d'une « première victoire », tout en persistant à penser qu'« à défaut d'un engagement supérieur, ce plan ne sera qu'une simple rustine et reportera le problème de quelques années tout au plus ».

Les travaux, c'est quand ?

Depuis, on a parlé de 400 millions... mais nous nous garderons bien de spéculer sur des sommes qui sont encore en grande partie virtuelles : les promesses, c'est bien. Les avis de virement, c'est mieux. Et les travaux, c'est quand ?

Pour l'heure, 73 M€ sont déjà programmés pour Clermont - Aurillac et Clermont - Le Puy.

Reste... tout le reste :

- **Clermont - Eygurande (Brive)** : un secteur a déjà été traité, trois autres doivent l'être... mais depuis combien d'années l'exploitant considère-t-il cette ligne comme une cause perdue ?
- **Neussargues - St.Fleur (Béziers)** : les principaux ralentissements ont été levés... mais on parle maintenant de « désélectrification ».
- **Clermont - Thiers (St.Étienne)** :

deux ralentissements viennent d'être imposés et on n'exclut pas une « interruption » au-delà de Thiers – alors que l'on venait d'augmenter les fréquences sur cette liaison.

• **Clermont - Langeac (Nîmes)** : c'est ici que les ralentissements les plus pénalisants – et, on l'a vu, les plus « mobilisants » – viennent d'être institués, avec une forte menace d'arrêt des circulations au sud de St.Georges-d'Aurac ou de Langeac.

Drôle de toubib, que celui qui prescrit froidement l'euthanasie, quand il s'agit de faire oublier qu'il a sciemment négligé de soigner son patient, tout en encaissant ses honoires...

« Je n'accepterai aucune fermeture de ligne TER, en activité actuelle », a martelé le président – le dernier membre de phrase rappelant implicitement qu'il avait bien été obligé d'en accepter deux en l'espace d'un trimestre : Lapeyrouse - Volvic et Montluçon - Eygurande.

On est avec vous, Monsieur le Président...

...et, comme tout porte à croire que votre combat ne fait que commencer, il importe que vous familiarisiez davantage encore avec les usages de ce milieu traditionnellement très fermé.

Sachez tout d'abord, Monsieur le Président, que, depuis toujours, les dirigeants ferroviaires ont préféré se retirer quand ils ne s'estimaient plus concurrentiels, sans s'être jamais demandé comment ils auraient pu le rester. En clair : on perd de l'argent, c'est foutu, on ferme. Sans se poser d'autre question.

Et ce « travailler moins pour perdre moins » a été institué dès les années 1930, avec des fermetures systématiquement proposées par l'exploitant lui-même ⁽⁷⁾.

Après la guerre, l'administration a emboîté le pas, avec toute sa puissance : dès 1955, elle a « couvert » un plan de 3000 km de fermetures ; ce programme n'a pu être que partiellement réalisé mais, bien sûr, il a suffi d'attendre : dix ans plus tard, d'entente avec la SNCF, le Ministère présentait

un nouveau plan, de 5000 km celui-ci. En Auvergne, ce "plan de 5000 km" a eu raison des lignes du Livradois-Forez et de la transversale Moulins - Montluçon.

Aujourd'hui, ne cherche-t-on pas tout simplement à remettre sur le tapis le "réseau noyau" que l'on avait si ardemment désiré en 1995, avant que les grandes grèves de la fin de l'année ne viennent le balayer ?

Eh oui, Monsieur le Président, à force d'entendre l'"entreprise" soutenir que, dans nos montagnes, le chemin de fer n'est plus "pertinent", vous avez fini par rejoindre ceux qui ont compris que c'est plutôt un certain mode de fonctionnement qu'il faut condamner – les bien-pensants diront : réformer.

Hélas, on peut craindre que ce ne soit pas pour demain.

Demain... il suffirait qu'un autre moellon se détache de la voûte d'un tunnel pour que disparaisse la ligne du Cévenol. D'une infime coulée de boue pour que l'on coupe Clermont - Bordeaux. De quelques traverses vermoulues pour que l'on abandonne Clermont - St.Étienne.

Retour à la raison ?

Une manif' remarquée... des élus scandalisés... un joli battage médiatique, avec des propos assez cinglants envers le duo SNCF-RFF... En voulant trop en faire, nos "experts" ont déclenché une véritable tempête : gênant, au moment où l'on commence à réfléchir à un TGV-Auvergne et où il va donc falloir partir, une fois encore, à la pêche aux subventions...

Et – nouvelle coïncidence ! – on commence à suggérer que telle section pour laquelle il n'y avait jusqu'ici pas d'autre choix que la fermeture ou un renouvellement intégral de la voie, pourrait bien se contenter d'un simple changement de traverses, huit fois moins coûteux (!) et donc huit fois plus crédible.

Bref, il semble que l'on revienne à la raison, en attendant que la pression de la concurrence incite l'opérateur à faire à la fois mieux et moins cher.

Mais ce n'est pas pour tout de suite. D'ici là, il faudra "tenir" et ce sera dur, comme le président de Région l'a reconnu en citant publiquement Brecht : « *Celui qui combat peut perdre. Celui qui ne combat pas a déjà perdu* ». ■

1 : Les membres de phrases en caractères gras italiques sont des transcriptions littérales des déclarations citées dans la presse régionale quotidienne ou hebdomadaire : *Info, La Montagne, Le Progrès*.

2 : Voir *Objectif-Rail* n° 1

3 : Voir *Objectif-Rail* hors-série 2008/1, *Les Express de Montagne*.

4 : Ces phrases sont reprises en termes rigoureusement identiques par trois journaux, ce qui permet d'affirmer qu'elles proviennent d'un dossier de presse et donc qu'elles reflètent la "pensée officielle".

5 : Nous supposons qu'il ne s'agit là que d'entretien technique : côté "propreté" des véhicules, l'évolution que tout un chacun a pu observer ces dernières années montre que ce poste de dépenses a été, pour le moins, "maîtrisé"...

6 : Quelque chose nous dit que cette synthèse, si inquiétante qu'elle puisse paraître, est aussi valable dans d'autres régions...

7 : Cas, en Auvergne, de la ligne Le Puy - Langogne, fermée au service des voyageurs dès avril 1939. Tout le dossier est consultable aux archives départementales de la Haute-Loire, et c'est très édifiant.

Près de Darsac, un A-TER Clermont-Ferrand - Le Puy ignore l'ancienne ligne du Livradois, qui reliait jadis Le Puy à Ambert et Vichy : une victime du fameux "plan de 5000 km" des années 1960. Pascal MIRMAND

