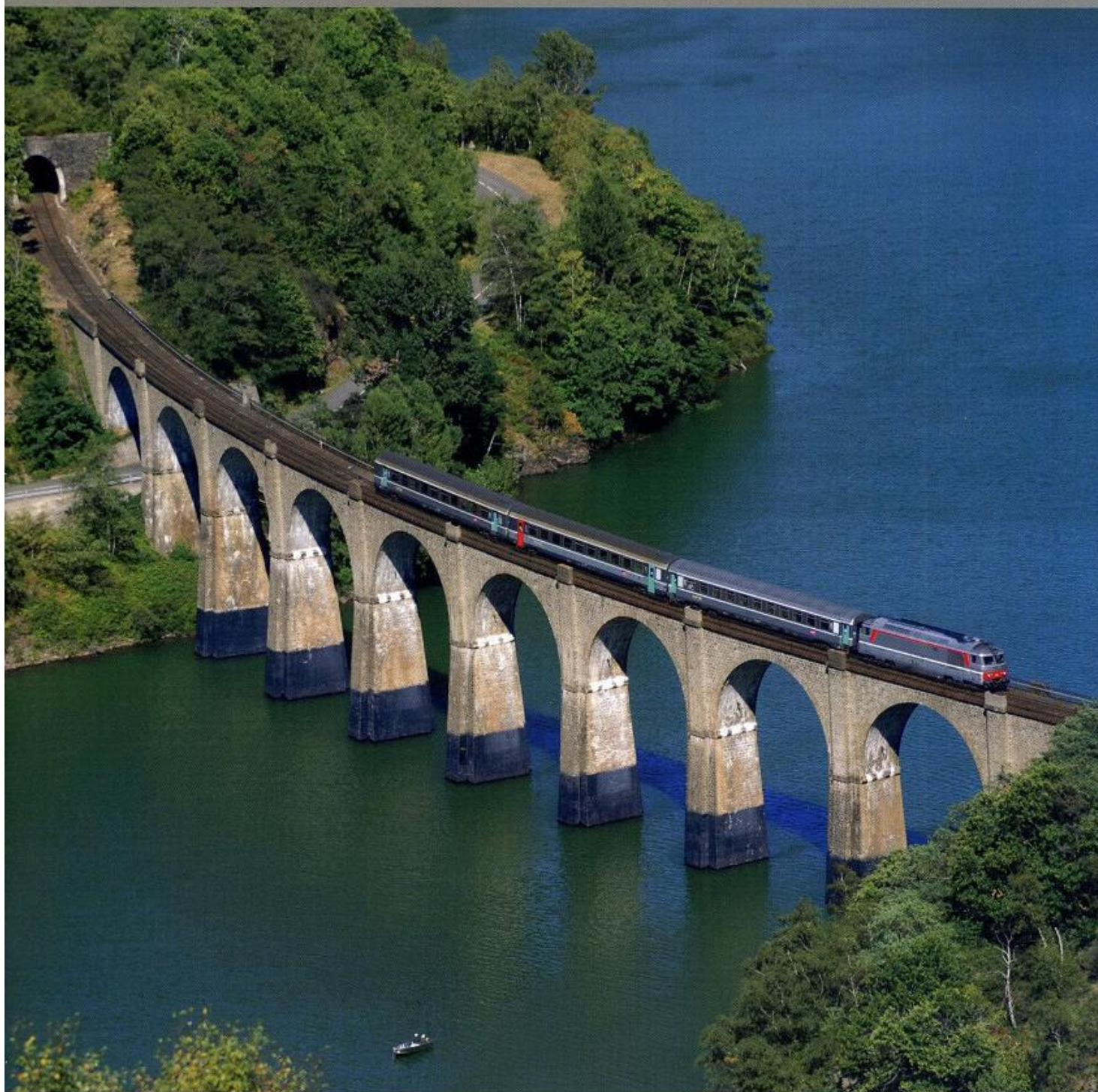


# Chemins de Fer

REVUE DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER

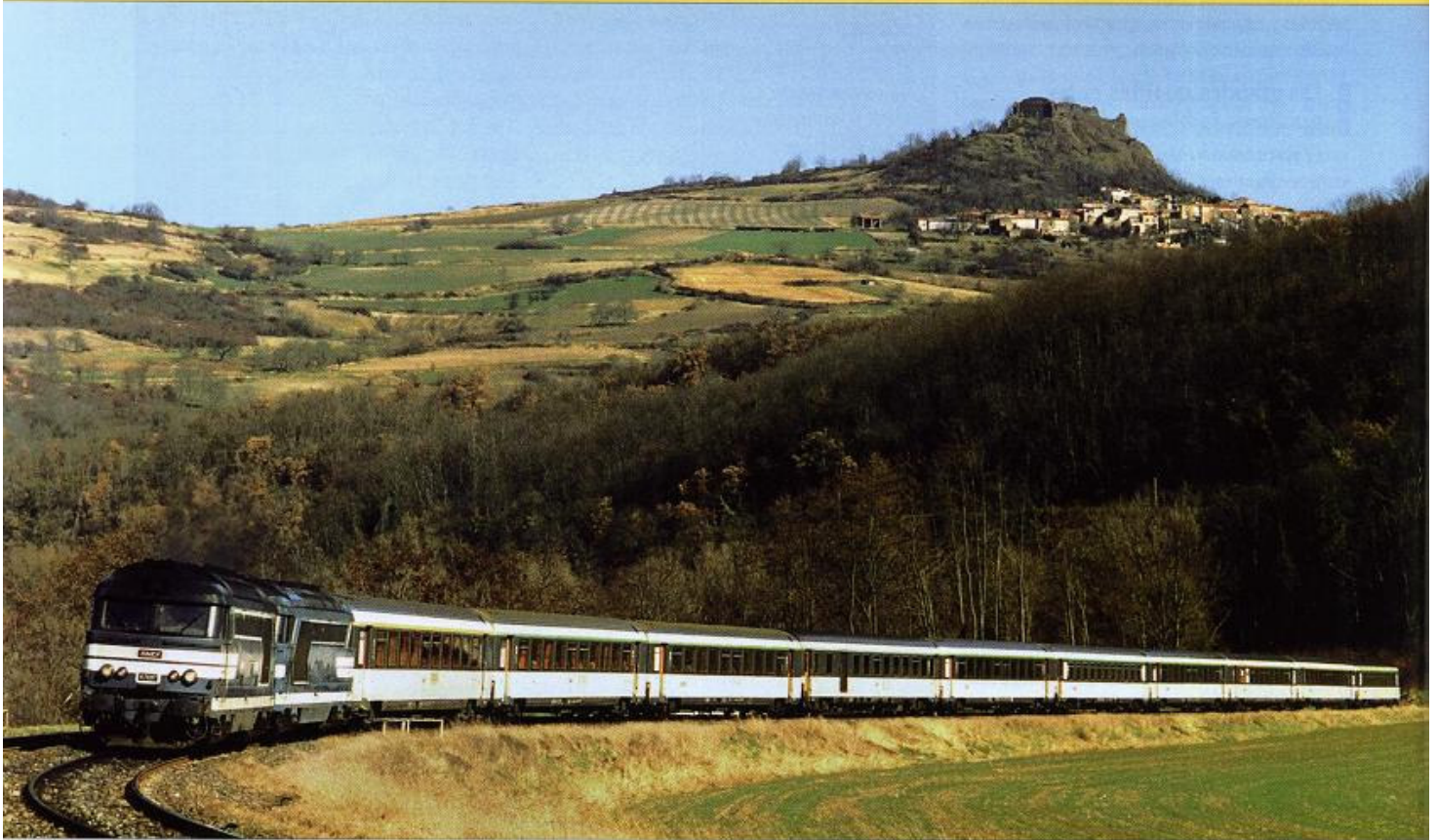


- *Menaces sur la ligne des Cévennes*
- *Reims étrenne son tram*

Bimestriel - N° 529 - Août 2011 - Prix : 10€

## Après l'inquiétude, des engagements publics ?

*La ligne des Cévennes, l'une de nos plus belles lignes de montagne, a vécu ces derniers temps une véritable crise. L'introduction d'une longue zone de ralentissement à 30 km/h sur le versant nord, la nécessité de réaliser, au nord comme au sud, des travaux d'ampleur, avec coupures de circulations à la clé, enfin le manque de perspectives d'avenir et les intentions équivoques des responsables ferroviaires ont conduit à des réactions vives des élus et à d'impérieuses mises au point. Aujourd'hui, en dépit des travaux restant à effectuer, l'avenir de la ligne, de son emblématique Cévenol et des relations TER paraît assuré. Mais « l'alerte a été chaude », et la vigilance reste de mise. Jean-Pierre Comes nous rapporte ici les moments les plus significatifs de cette crise. – D. D.*



■ Dans une composition à dix voitures justifiée par les vacances de février, le Cévenol 5957 Paris - Marseille, vu entre les gares de Parent-Coudes-Champeix et Issoire (Puy-de-Dôme). À l'arrière-plan, le village de Buron dominé par les ruines de son château féodal. Février 1993.

## Menaces sur la ligne des Cévennes

Jean-Pierre COMES

Ce titre, celui d'un classique, angoissant polar ? Mais finalement c'est un peu ça, car la ligne des Cévennes a bien failli disparaître en 2008, victime d'une tentative d'amputation de sa section Langeac - Langogne qui aurait pu être mortelle. Rescapée aujourd'hui, elle sort pourtant de l'opération fortement diminuée. Le coupable est connu : c'est le GDSC, le Grand découpeur de sections centrales, un « serial killer » qui a déjà énormément sévi depuis plus d'un demi-siècle...

On connaît bien à présent la technique de ce GDSC. Elle est simple. Il s'attaque aux lignes à faible trafic, et s'acharne sur

leur corps central, prétendant les maintenir en vie par une seule ou par leurs deux extrémités. Il a pu arriver que ses interventions s'avèrent justifiées. Cependant, en jetant son dévolu sur la « ligne des Cévennes », il n'a pas hésité à s'attaquer à une section de radiale historique (Paris - Nîmes), comportant encore un train de grandes lignes, des TER, et du fret. Et même s'il a essuyé un premier échec, le GDSC n'a certainement pas renoncé...

Voyons comment il a pu croire ce mauvais coup possible. Examinons s'il y a eu préméditation, et si oui, quel en a été le mécanisme. Faisons le point sur

la situation et penchons-nous vers l'avenir, afin de nous prémunir d'une récurrence toujours possible – sur Paris - Nîmes ou ailleurs !

Pour cela, nous étudierons tour à tour les divers éléments qui caractérisent une ligne et son trafic.

### Évolution des vitesses commerciales sur Paris - Clermont - Nîmes

Il paraît intéressant de comparer les vitesses commerciales pratiquées au fil des temps. Même si certains paramètres varient (nombre et durée des arrêts par

exemple), ce calcul brut est révélateur des investissements réalisés en installations fixes et matériel roulant sur la relation considérée. Il traduit ainsi l'importance donnée par l'exploitant ferroviaire à sa ligne, aux villes et à la région traversées, et au final à leur poids économique.

Arbitrairement, le sens impair a été retenu, ainsi que deux types de trains pour ces calculs. D'une part, les trains directs de Paris à Nîmes, d'autre part les trains de Clermont-Ferrand à Nîmes, afin de juger à la fois l'accessibilité des Cévennes depuis la capitale, et la qualité de la desserte régionale. Il ne s'agit pas ici de comparer fréquences et qualité des dessertes, ni d'en faire un état historique précis, mais seulement d'analyser la variation de la vitesse commerciale.

Afin d'avoir une idée de l'offre, seuls des documents publics (Chaix, indicateurs SNCF et Ville à Ville, fiches horaires, Internet, à la disposition de tous) ont été utilisés, et ce sur une période d'une centaine d'années.

1°) En 1911, le PLM, sans concurrence, exploitait le train 929, seul train direct, tracté par les 230 séries 3400, et déjà par les 240 4700 :

- Paris - Nîmes : 42 km/h ;  
- Clermont-Ferrand - Nîmes : 34 km/h avec 23 arrêts (pour le 939 avec 47 arrêts : 28 km/h).

2°) À l'horaire d'hiver 1933-34, 22 ans plus tard dont une guerre, 7 km/h ont été

gagnés avec le 1415, tracté par les omniprésentes 240 4700 qui régneront jusqu'à la fin des années quarante :

- Paris - Nîmes : 49 km/h ;  
- Clermont-Ferrand - Nîmes : 38 km/h avec 29 arrêts.

3°) À l'hiver 1955-56, une autre guerre est passée, et le matériel moderne étudié par la DEA permet la création du *Cévenol*, train 1105 assuré en X 2400. Clermont-Ferrand et Nîmes sont reliées en 4 h 45, à 64 km/h de moyenne.

4°) Au service d'été 1960, le même 1105 réalise **68 km/h** sur ce même parcours. Ce sera le **meilleur temps de la ligne**, il y a déjà 50 ans !

5°) En 1966, la vapeur a disparu, depuis deux ans. La SNCF a généralisé les diesels. Les BB 66000 et 67000, malgré des débuts laborieux, grappillent 4 à 9 km/h avec le 1115 :

- Paris - Nîmes : 53 km/h ;  
- Clermont-Ferrand - Nîmes : 47 km/h avec 25 arrêts.

Mais ce sont surtout les X 2800 et 4200, en charge du *Cévenol*, qui réalisent la meilleure performance :

- Clermont Ferrand - Nîmes : 67 km/h (avec seulement 12 arrêts il est vrai).

6°) En 1973, la traction diesel a été domestiquée, et avec quelques arrêts en moins, 3 km/h sont ajoutés au score avec le 5915 :

- Paris - Nîmes : 56 km/h ;  
- Clermont-Ferrand - Nîmes : 50 km/h avec 24 arrêts.

Le *Cévenol* maintient ses 67 km/h.

7°) En 1983, la concurrence est maintenant puissante. Air Inter impacte peu cette ligne. C'est l'automobile et surtout le TGV qui la rendent moins attractive. Selon l'indicateur officiel de la SNCF, qui a remplacé le Chaix, quelques « km/h » sont grappillés (1 km/h sur Paris - Nîmes, 3 km/h sur le parcours cévenol, mais avec 2 arrêts en moins) :

- Paris - Nîmes (de nuit) : 57 km/h ;  
- Clermont-Ferrand - Nîmes : 53 km/h avec 22 arrêts.

Le *Cévenol* ne réalise plus que 62 km/h. Une autre approche peut être faite, pour la même année, en utilisant l'indicateur *Ville à Ville*, document plus « grand public ». Si le *Cévenol* est indiqué de Paris à Clermont (sous deux numéros, 5957 ou 5975, au choix), il n'est pas repris sur Paris - Nîmes (dont la distance, prioritairement indiquée par Lyon, est de 791 km, contre 724 km par Clermont). De manière prémonitoire, il n'y a pas de rubrique Clermont - Nîmes. Ces deux villes comptent quand même, respectivement, 150 000 et 125 000 habitants, sans inclure les communes périphériques ! Il existe malgré tout une rubrique Clermont - Marseille, où le *Cévenol* apparaît sous le numéro 5957 (ce doit être le bon). Mais la plupart des trains proposés passent par Lyon (580 km, contre 432 km



Photos Philippe VALÉRIANO

■ Une image bien représentative des beautés naturelles de la ligne des Cévennes. Derrière une UM de 67400, le *Cévenol* 5957 Paris - Marseille s'inscrit dans une courbe située peu après Prades (Haute-Loire), dont on aperçoit la partie supérieure de la falaise basaltique à droite, à l'arrière-plan. Mai 1993.



Photos Philippe VALÉRIANO

■ Composé d'une UM de 3 RGP modernisées, le 5954 Nîmes - Clermont de matinée contourne le pied d'une falaise basaltique, entre Prades et Saint-Julien-des-Chazes (Haute-Loire), Août 1993.

par Nîmes). On remarque cependant une notable amélioration avec le couplage 193 (*Thermal*) et 5955, malgré une correspondance de 36 minutes à Clermont :

- Paris - Nîmes : 77 km/h ;

- Clermont-Ferrand - Nîmes : 61 km/h.

Pour les raisons exposées ci-dessus, il est impossible de chiffrer le *Cévenol* à partir de ce document ; le train n'est pas repris non plus sur le tableau Nîmes - Marseille...

8°) En 2000, la meilleure desserte reste assurée par le 5957 *Cévenol*, péjorée toutefois par un stationnement de 37 minutes à Clermont pour éclatement de la rame de l'*Aubrac*, jumelée depuis Paris.

- Paris - Nîmes : 82 km/h ;

- Clermont-Ferrand - Nîmes : 64 km/h.

Un léger rattrapage est ainsi réalisé, sans atteindre les 68 km/h de 1960 (40 ans auparavant !)

On assiste jusqu' alors à une dernière progression, due à l'électrification de la ligne du Bourbonnais en 1990. Par contre, la partie « Massif central » va entamer doucement sa décroissance. Parallèlement, l'autoroute A 75 est bien avancée, et

l'est de Lyon (jusqu'à Valence) rapproche Nîmes de Paris par l'axe rhodanien...

9°) En juin 2010, les meilleures relations (avec changement obligatoire, car il n'y a plus de train direct, ni *Cévenol*, ni train de nuit) sont les suivantes en semaine (1) :

- Paris - Nîmes : 73 km/h par les TéoZ 5959 et TER 875567 ;

- Clermont-Ferrand - Nîmes : 53 km/h par le Corail 15947 (il s'agit du *Cévenol*, qu'il ne semble plus intéressant de dénommer !)

Dans le premier cas on recule à un niveau inférieur à celui de 1983 malgré la modernisation de Paris - Clermont ; dans le second cas, on se retrouve bien au-dessous de 1966. C'est un retour en arrière de, respectivement, 27 et 44 ans !

Que s'est-il passé ? En 2008, le GDSC avait projeté de couper la ligne à partir du 14 décembre en fermant Langeac - Langogne. Le peu de réactions après la « suspension des circulations » sur Volvic - Lapeyrouse et Montluçon - Eygurande-Merlines (2) lui laissait présager que cela se passerait gentiment. Mais l'enjeu n'était pas comparable, et devant les vives réactions et manifestations des élus et populations, le GDSC dut capituler. Mais sans vraiment renoncer. Un rocher tombé sur la voie (3) donna prétexte à

(1) Pour être complet, il faut remarquer que les samedis, dimanches et fêtes, le *Cévenol* attend le 5955 de Paris, et part seulement 5 min après son arrivée. Grâce à cette correspondance exceptionnellement rapide, la relation Paris - Nîmes est alors couverte à 81 km/h, liaison la plus rapide actuellement.

(2) Nous avons évoqué dans Chemins de Fer (n° 510, juin 2008) la fin de ces lignes, qui laissait prévoir des décisions similaires.

(3) Ce genre d'incident est fréquent sur les lignes de montagne, et n'entraîne pas habituellement de mesures aussi excessives. Le « rocher » en question n'atteignait pas un demi-mètre cube !

même si elle passe par les Causses, elle dessert la Lozère par la vallée du Lot. Par ailleurs, le contournement TGV par

■ Le *Cévenol* 5958 Marseille - Paris vient de brûler la gare d'Alleyras. Mai 1993.





Pierre JULIEN

■ Le Cévenol Clermont - Marseille monte vers La Bastide-St-Laurent-les-Bains et passe près du village ardéchois de Laveyrune, 26 juin 2010.

imposer un ralentissement (au nom du principe de sécurité poussé au ridicule) à 30 km/h (4) sur 42 km entre Langeac et Langogne (un pur hasard?) avec application au 14 décembre 2008 (autre hasard?).

Résultat: il faut 40 min de plus pour faire les 67 km de Langeac à Langogne, soit 1 h 56.

La concurrence interne a, en revanche, bien progressé, avec la mise en service du TGV Méditerranée en 2001. Et l'A 75 est presque terminée.

Depuis l'ouverture de cette ligne en 1870 (13 ans seulement après Paris - Marseille, preuve que le PLM lui accordait une grande importance), les vitesses commerciales n'ont cessé de croître, jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Elles décroissent à présent. Est-ce le signe de la fin d'une technique?

### Une offre de transport en constante diminution

Observons l'évolution de l'offre de transport sur Clermont - Nîmes durant les trente dernières années.

Dans les années 1980, en plus des services partiels circulant sur chacun des versants nord et sud de la ligne, trois paires de trains parcouraient tous les jours celle-ci en totalité, dont le Cévenol et le train de nuit, tous deux directs depuis ou jusqu'à Paris. S'y ajoutaient en haute saison deux autres paires de trains, Clermont - Marseille et Vichy - Nice, disparus en 1986.

Le train de nuit pair et impair, après diverses réductions de ses jours de circulation, fut supprimé à la fin d'août 2003 (5). Un train de jour le remplace sur son

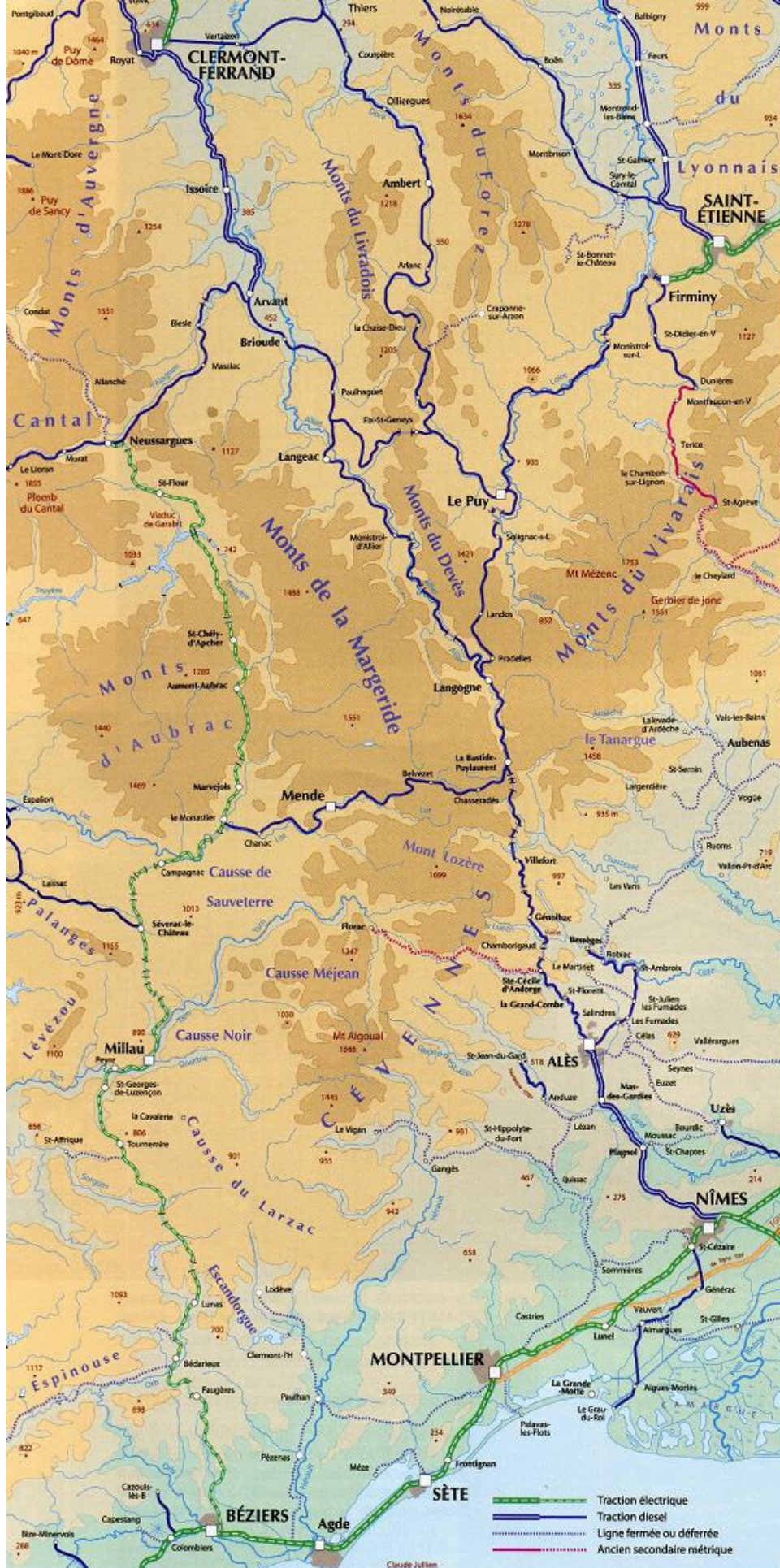


Philippe VALÉRIANO

■ Tracté par la BB 67622, le train 875563 (Clermont 6 h 45, Nîmes 11 h 50) s'apprête à marquer l'arrêt en gare de Monistrol-d'Allier. Il circule dans l'ancien sillon du train de nuit Paris - Nîmes, supprimé en 2003. Mai 2004.

(4) La vitesse de ligne hors points singuliers est de 70 km/h, certaines sections étant toutefois autorisées à 75 ou 80 km/h.

(5) L'horaire de ce malheureux train de nuit dans le sens impair n'a pu que précipiter sa disparition : arrivée à Nîmes très tardive (jusqu'à 11 h 50 !), avec un temps de trajet total depuis Paris de 13 h 21 en 2003. En 1958, on faisait mieux avec plus d'arrêts... Pour garder son intérêt à ce train, il aurait fallu le faire arriver à Nîmes avant le premier TGV, et pour cela lui épargner la desserte de certaines gares cévenoles, desserte qu'il pouvait assurer tout au long de la matinée grâce à un arrêt à Clermont de... 3 h 20. Quant au train de nuit de sens pair, il s'est vu supprimer, en 2001, tous ses arrêts au-delà de Brioude (sauf Clermont) dans les gares desservies après minuit, c'est-à-dire sur le dernier tiers de son parcours avant Clermont, là où se situent les zones de plus forte densité de population... Sa désaffection était écrite ! La paire de trains de nuit fut supprimée « pour fréquentation insuffisante ». Comment s'en étonner ?



■ La ligne des Cévennes, de Clermont à Nîmes, celle des Causse et leur embranchement commun desservant Mende.

parcours cévenol, et seulement six jours par semaine.

Il n'y a donc plus actuellement de train direct Paris - Nîmes. L'offre Clermont - Nîmes par les Cévennes est aujourd'hui assez limitée, notamment du côté nord :

- du lundi au vendredi, trois allers-retours, deux en TER (matin et soirée) et le Cévenol de mi-journée,
- les week-ends, cinq trains seulement, les TER Nîmes - Clermont du samedi soir et Clermont - Nîmes du dimanche matin ne circulant pas. Tant pis pour les touristes !

S'y ajoute cependant, côté sud, la desserte TER vers Mende (3 allers-retours), empruntant la ligne des Cévennes sur son versant sud, entre Nîmes et La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains.

La desserte minimale sur le versant nord (3 allers-retours) aurait encore pu se réduire, car en 2008 la SNCF avait annoncé la suppression d'une paire de TER. Elle y a finalement renoncé sous la ferme pression du conseil régional d'Auvergne.

Mais il est légitime de se demander si cette baisse de l'offre est due à une diminution de la démographie des régions traversées. Il semble au contraire que tous les départements traversés par la ligne des Cévennes - y compris la Lozère! - présentent une augmentation de leur population de 3 à 9%. L'Ardèche, département limitrophe, augmente de 12%. Cette progression, surtout portée par les villes et les métropoles (Clermont-Ferrand, Nîmes) devrait logiquement entraîner un besoin de déplacements supplémentaires!

Regardons les possibilités offertes par ces trois trains pour se rendre dans la journée vers la métropole opposée :

- sens Nîmes - Clermont : en 1989, il était possible de passer 4h08 à Clermont, puis 3h44 jusqu'en décembre 2008; maintenant, seulement 3h05 en semaine;
- sens Clermont - Nîmes : jusqu'en 1991, il était possible de rester plus de 8 h à Nîmes; depuis décembre 2008, ce temps s'est réduit à 4h30 (6). Le ralentissement à 30 est passé par là.

Mais c'est autrement plus compliqué depuis les gares intermédiaires desservies par les TER, car la desserte est dissymétrique. Par exemple, depuis Monistrol-d'Allier: deux TER Clermont - Nîmes s'y arrêtent, mais un seul Nîmes - Clermont, et c'est celui du matin! Comment revenir si on est parti vers une gare située plus au sud? Ce n'est pas un cas isolé. Le 17 juillet 2010, une manifestation a eu lieu en gare d'Alleyras. En hiver, il n'y avait dans cette gare qu'un arrêt par jour, à 19h30, en direction de Nîmes!

Il y a d'autres conséquences au ralentissement à 30 introduit fin 2008, que le

(6) Le samedi, ce temps est inférieur à 30 min; le dimanche, l'aller-retour est impossible dans la journée.



Philippe VALÉRIAND

■ Avant-dernier été au cours duquel le Cévenol aura assuré une relation directe entre Paris et Marseille, dernier été durant lequel la rame circulant au sud de Clermont aura compté plus de cinq voitures : le train de sens sud-nord est vu ici à environ 1 km en amont de Monistrol-d'Allier, l'UM de 67400 débouchant de la galerie de Raybutte alors que l'arrière de la rame se trouve encore sur le viaduc de Fontannes. Août 2006.

GDSC exploite malicieusement. Sur cette longue section Langeac - Langogne, dont 63 % sont parcourus à 30 km/h, il n'y a que deux points de croisement: Monistrol-d'Allier et Chapeauroux. Le prétexte de la saturation a été, non sans aplomb, avancé par le GDSC: le nombre de 7 trains par jour (7) ne serait pas supportable! En conséquence, il a envisagé la suppression d'une paire de TER: le Nîmes - Clermont du matin, et le Clermont - Nîmes de soirée. Paradoxalement, ces trains seraient, selon les cheminots, ceux qui ont la meilleure fréquentation. C'en était trop pour le conseil régional d'Auvergne qui, en proposant quelques modifications d'horaires, et en faisant preuve de son autorité en matière d'organisation des transports régionaux, a exigé, et obtenu, que le GDSC maintienne la desserte intégrale.

Ces évolutions négatives s'ajoutent à la diminution de la vitesse commerciale et à la réduction de la trame journalière. Le GDSC prépare son affaire. La ligne est bien dans le collimateur du tueur en série.

### Les horaires et les moyens de les faire connaître – ou ignorer

Bien que peu de trains y aient circulé, Clermont - Nîmes n'a pas échappé à la règle commune de la complexité des horaires. Elle y a même excellé. Jours particuliers de circulation, horaires

différents, exceptions, renvois, n'ont pas manqué d'entraîner des difficultés de lecture. Par exemple, au service d'hiver 1998-99, le Cévenol occupait pas moins de 9 colonnes de l'indicateur, pour exposer les particularités du seul sens Marseille - Paris!

Pire, les erreurs ou omissions n'étaient pas rares et certaines ont déjà été signalées plus haut. À partir de 1990, des trains circulant réellement ont été absents

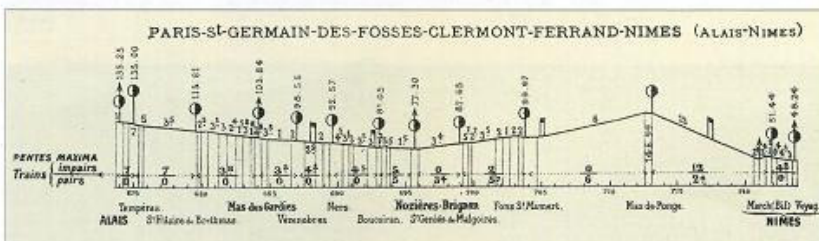
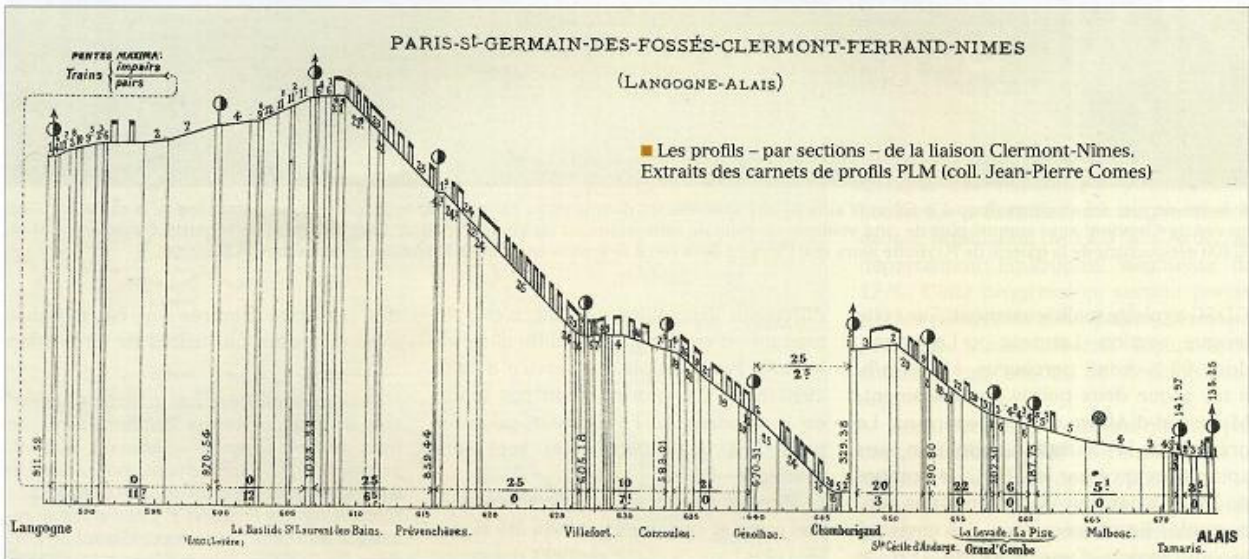
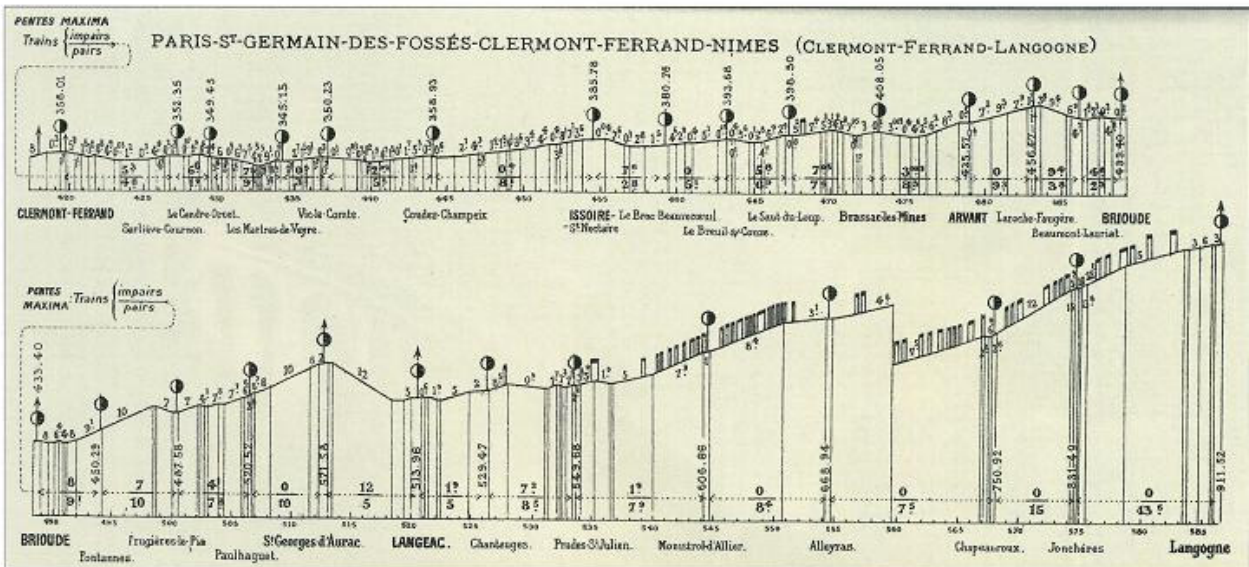
des horaires, d'autres ont été indiqués avec des jours ou heures de circulation

(7) Aux six trains (presque) quotidiens, s'ajoutent deux allers-retours hebdomadaires du train de bois Langeac - Tarascon, qui emprunte la ligne, logiquement, sur sa section sud, depuis que l'opérateur Euro Cargo Rail a repris le trafic à Fret SNCF. Celui-ci faisait remonter les trains par le nord, Clermont, puis Lyon. Le GDSC collaborait-il avec Fret SNCF pour ôter du trafic à la ligne des Cévennes ?



Pierre JULIEN

■ Un TER Nîmes - Clermont-Ferrand composé de deux voitures régionales tractées par la BB 67567 traverse le viaduc de l'Altier le 17 août 2009.



erronés. Exemples: au service d'hiver 2002-03, le Clermont - Nîmes de soirée, et son homologue pair du matin étaient oubliés; en 2007-08, c'est le Cévenol impair qui était carrément occulté!

Autre problème de communication: au service d'été 1993, les trains-auto-rails Clermont - Nîmes et Clermont - Aurillac de 6h49 circulaient en jumelage jusqu'à Arvant sous le numéro du train d'Aurillac. En conséquence de cette logique ferroviaire régionale, pour les horaires informatiques, le Clermont - Nîmes de 6h49 n'existait pas.

Avant le service d'hiver 2008-09, il n'y avait pas de fiche horaire pour la relation Clermont - Nîmes - Marseille. Une fois éditée, elle n'est restée disponible dans les présentoirs que quelques mois. La rupture de stock a-t-elle été causée par une édition trop restreinte, ou par l'intérêt du public?

En fait, cette communication se fait surtout pour inciter les voyageurs à utiliser les itinéraires alternatifs par Lyon et le TGV, en mettant en avant le gain de temps (8), et en occultant l'augmentation de la distance et donc le prix du transport.

Ainsi, lors des travaux de voie de septembre et octobre 2009, les sites [sncf.com/auvergne](http://www.sncf.com/auvergne) et [voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com) n'ont-ils proposé, du lundi au vendredi, que des itinéraires détournés par TGV pour effectuer Clermont - Nîmes, et aucun train par la ligne des Cévennes. Renseignements pris dans les gares, les trains circulaient dans leurs horaires entre Clermont et Langeac, et entre Langogne et Nîmes, avec un transbordement par car entre Langeac et Langogne (facile à assurer dans le temps alloué aux trains, car dans la zone à 30 km/h!). Il était donc possible (au moins du 14 septembre au 4 octobre) d'effectuer ce trajet sans payer le surcoût du TGV via Lyon. Sans hésiter, il était même proposé un départ de Clermont pour Nîmes à 16h29 par Téo pour Paris-gare de Lyon, puis un TGV à 20h20 pour Nîmes, ceci sans

(8) Gain de temps encore augmenté par le ralentissement « politique » à 30 km/h.



## La Bastide-St-Laurent-les-Bains et son grand moment quotidien

La gare de La Bastide-St-Laurent-les-Bains, située à 1 023 m d'altitude, marque le sommet de la ligne des Cévennes. Du côté nord, la vallée de l'Allier (rencontrée avant Issoire) est remontée par des rampes atteignant jusqu'à 10 et 12 ‰. Dès le franchissement du premier tunnel sommital au sud de La Bastide (à la cote 1 030), la voie descend par des déclivités de 24 ou 25 ‰ jusqu'à Villefort (à 605 m). Pendant de longues années, les *Cévenols* pair et impair se sont croisés à La Bastide, l'autorail de Mende assurant la double correspondance de et vers la préfecture de Lozère. Les photos de Jean-Pierre Comès illustrent ce grand moment quotidien de la gare dans les années 1990.



Photos Jean-Pierre COMÈS

■ (En haut à gauche) Ce X 2800 en provenance de Mende arrive en vue de son terminus, La Bastide, en se dandinant sur les vieux rails DC de la compagnie du Midi. Il vient de descendre la haute vallée de l'Allier, et va donner correspondance aux deux *Cévenols*, pair et impair, qui se croisent ici. À gauche se trouve la ligne des Cévennes, sur laquelle passera dans quelques minutes le *Cévenol* pour Paris. Juillet 1990. (En haut à droite) La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains. L'arrivée du *Cévenol* impair derrière la BB 67568 en UM. Mai 1993. (Ci-dessus à gauche). Le *Cévenol* pair, mené par la BB 67558 en UM, longe son homologue impair arrivé avant lui. Il faut remarquer la propreté des machines et des voitures Corail. À droite se trouve le faisceau de voies ex-Midi. Mai 1993. (Ci-dessus à droite) Par un chaud après-midi de juillet 1990, la gare se calme après le croisement des deux *Cévenols*. Les voyageurs en correspondance se pressent vers le X 2800 qui assurera en solo la correspondance vers Mende.

la moindre considération du prix (ni de l'« incidence carbone »).

En août 2010, un trajet Clermont-Ferrand - Nîmes était proposé en 4h04 (meilleur temps) en TGV via Lyon Part-Dieu, pour un prix allant de 50,30 à 79 euros (tarif normal), et pour 39,20 euros en TER via Langogne. Pour ce dernier, la durée du trajet variait entre 6 h 15 et 8 h 34, pour 304 km.

Le comble de la communication approximative semble avoir été atteint à l'été 2010, dans la manière dont a été annoncée la limitation du *Cévenol* à Alès:

- 1°) affichage dans toutes les gares de la ligne pour la période du 6 juin au 13 juillet;
- 2°) affichage côté Auvergne pour la période du 8 juillet au 22 août;
- 3°) affichage côté sud prolongeant le terminus temporaire jusqu'au 3 septembre;
- 4°) en fait la situation devait durer jusqu'au 2 octobre (source SNCF) et donc nécessiter un quatrième affichage!



Pierre JULIEN

■ Le TER du soir Nîmes - Clermont franchit le Chassezac sur le viaduc du Rachas, entre Villefort et La Bastide. 2 juillet 2010.



Photos: Pierre JULIEN

■ Un TER Mende - La Bastide-St-Laurent-les-Bains, assuré en AGC quadruple (bimode) de la région Languedoc-Roussillon, vu sur le plateau lozérien le 26 juin 2010.

Simultanément, les fiches horaires TER (Languedoc-Roussillon et Auvergne) indiquaient pour le *Cévenol* une origine Marseille et Nîmes. Elles couvraient la période du 4 juillet au 11 décembre 2010 (un peu plus de 5 mois). Cependant la phase « terminus Alès » dura 4 mois; n'était-il pas possible de prendre en compte les travaux (prévus de longue date) ayant déclenché cette limitation? On n'a même pas pris le soin de modifier les fiches horaires Internet (*ter-sncf.com*). Sur le site Auvergne, le 26 juillet, les « *infos travaux* » ne faisaient aucune mention de la ligne Clermont-Ferrand - Nîmes, donc de la limitation du *Cévenol* à Alès. Des billets ont même été émis début juillet pour ce train jusqu'à Marseille. Le site TER Languedoc-Roussillon, de son côté, plaçait la ligne en « modification travaux », mais pour le mois d'août seulement. Le *Cévenol* n'y était pas mentionné comme modifié...

En outre, plusieurs suppressions de TER, notamment les 5 et 17 juillet 2010, ont eu lieu inopinément et sans explications.

Tous ces dysfonctionnements peuvent surprendre à notre époque d'abondance communicationnelle. La séparation de l'exploitation en activités en est certainement une des causes principales, cela au détriment des clients.

### Les correspondances défailtantes à Clermont

À défaut de trains directs, les correspondances sont vitales. Le GDSC s'est donc évertué à les compliquer.

Dans le sens sud-nord, avant le 14 décembre 2008, la correspondance de mi-journée à Clermont, théoriquement possible, était en fait aléatoire, en raison des fréquents retards du train de Nîmes. Depuis, le problème est réglé: l'augmentation du temps de parcours fait arriver le premier train de Nîmes à Clermont à 13h36, et le Téo pour Paris est parti à

13h29... Même avatar pour le *Cévenol* qui arrive fréquemment en retard et fait rater le dernier Téo pour Paris.

Une aberration mérite d'être signalée: très fréquemment, le *Cévenol* pair arrive avec un retard supérieur à 20 min à Saint-Georges-d'Aurac (9). Il se trouve alors en conflit de circulation avec un TER Le Puy - Clermont auquel il est



■ Le TER Nîmes - Clermont franchit le viaduc de la Malautière, au sud de Villefort. 7 août 2010.

systématiquement donné priorité, du lundi au jeudi. Les passagers du *Cévenol*, qui voient augmenter leur retard, sont donc débarqués et transbordés avec leurs bagages dans l'autorail venant du Puy, dont la capacité est souvent insuffisante. Un retard ou la suppression d'un TER donnent lieu, comme on sait, à pénalités vis-à-vis de la Région. Il est alors plus simple d'arrêter un train « Grandes Lignes » avant son terminus...

Dans le sens nord-sud, le départ du *Cévenol* est maintenant avancé à 12h08 en semaine, pour compenser le fameux ralentissement. Le TéoZ de Paris continue, selon la logique GDSC, à arriver à 12h25, rompant ainsi la correspondance. Il sera facile ensuite de démontrer les chutes de fréquentation...

### Confort et régularité sur la mauvaise pente

La qualité de service est un des éléments de choix pour voyager en chemin de fer, et le matériel mis à disposition en est une composante principale.

Depuis 1979, le *Cévenol* est assuré par des voitures Corail climatisées, qui restent encore un des meilleurs matériels. Très progressivement, ce matériel a été engagé sur les TER, et généralisé (sauf exception) en 2006. Décision plutôt positive, mais tardive par rapport aux autres lignes, et malheureusement accompagnée par un entretien insuffisant: climatisation vacillante, propreté minimale des voitures et des WC, perte de transparence des fenêtres dont les doubles vitrages sont envahis de buée en raison d'une mauvaise étanchéité (10) et d'un entretien parcimonieux.

L'absence de visibilité sur cette ligne touristique est encore aggravée par des

### « Ne vaudrait-il pas mieux financer un TGV ? »

Évidemment, la question du TGV Paris - Clermont-Ferrand réapparaît régulièrement, y compris au conseil régional d'Auvergne. Un projet de dédoublement de la LN1 (Paris - Lyon) par Nevers et Clermont mettrait la métropole auvergnate à 2 h de Paris. Bien qu'il ne soit pas repris dans les 2000 km de lignes nouvelles prévues au « Grenelle », n'ayant donc aucune chance d'être réalisé avant une vingtaine d'années au moins, ce projet de TGV Paris - Clermont est fréquemment agité par le GDSC tel un miroir aux alouettes: « Ne vaudrait-il pas mieux financer cette ligne à grande vitesse, plutôt que de maintenir des lignes régionales de montagne déficitaires ? » Son coût se situerait entre 8 et 9 milliards d'euros, pour un gain de temps de 1 h 25 min, soit 100 millions d'euros par minute gagnée. On se rappelle que le ralentissement à 30 km/h entre Langeac et Langogne coûte 40 minutes, et que le montant des travaux pour le retour à la normale (70 km/h) est estimé à 22,2 millions d'euros, soit 0,55 million d'euros par minute regagnée. Quant à la régénération de la totalité des voies régionales d'Auvergne en mauvais état, elle est estimée à 250-300 millions d'euros. Ces montants parlent d'eux-mêmes!

Les lignes TGV construites jusqu'ici en France l'ont toutes été sur des zones géographiques au relief peu tourmenté. Ce ne serait pas le cas du projet Paris - Clermont - Lyon, notamment entre ces deux dernières capitales régionales, ce qui ne renforce pas la crédibilité du projet: au final, un coût élevé pour ne desservir que des villes considérées comme moyennes par les services de la SNCF. Il est plus vraisemblable que la saturation prévisible de la LN1 par l'apport des trafics du TGV Rhin-Rhône et de la continuation sur Nice du TGV Med conduise à tripler les voies de certaines zones, avec un budget considérablement moins élevé.

Le Massif central restera, malheureusement, à l'écart de toute desserte TGV. L'ennui, c'est qu'en dehors du TGV, pour la SNCF, les trains de grandes lignes n'ont pas d'avenir. Le plan Massif central du président Giscard d'Estaing avait privilégié les transports routiers. Côté ferroviaire, il n'y avait eu, hélas, aucun investissement d'infrastructure notable. Aucune ligne n'a bénéficié de rectifications de tracé, comme beaucoup de routes, qui ont été pratiquement reconstruites. Le rail a dû se contenter de la modernisation des X 2800 et de la construction de remorques XR 6000. Seules les Régions se sont investies depuis dans les TER, mais sur des infrastructures délaissées et hors d'âge.

rideaux d'arbres en quasi-continuité le long de la voie, notamment entre Langeac et Langogne. Le Smat (Syndicat mixte d'aménagement du territoire) du Haut-Allier, qui fait circuler le train touristique des Gorges de l'Allier, a dû faire élaguer à ses frais les abords de la voie (11). Ce train est d'ailleurs un autre gêneur pour le GDSC. Il circule depuis 1999 avec succès (13000 passagers par an). Initialement composé d'une UM de X 2800 et d'une ou plusieurs remorques XR, il est maintenant formé d'une rame RIO TER réversible, souvent doublée, tractée par BB 67400: un matériel finalement pas si mal adapté à cet usage. Ces trains spéciaux circulent entre Langeac et Langogne, en plein dans la zone à 30 km/h, ce qui entraîne un temps de parcours aller-retour de 4h30. Aussi le GDSC est-il intervenu pour tenter de réduire l'attractivité de ce train, dont il n'avait pas facilité la création. Le prix des prestations SNCF a augmenté de 49 % en 2009 et le nombre de circulations a du être fortement réduit pour « manque de matériel »: 60 jours de circulation en 2007, 38 en 2008, 37 en 2009 et 2010. Le GDSC n'aime pas trop que des initiatives diverses (publiques, tels les offices du tourisme et syndicats locaux; privées, telles les associations loi de 1901) dénichent et exploitent avec succès des créneaux de clientèle, qu'il n'a pas su repérer ou auxquels il ne s'est pas intéressé.

Autre élément de confort, la régularité. Elle était acceptable il y a encore une quinzaine d'années. La dégradation est maintenant installée, surtout dans le sens sud-nord.

Il ne manque pas de se produire, comme ailleurs, des pannes d'engins (les diesels 67400 utilisés commencent à accumuler les décennies), des mises à

(9) La conduite à 30 km/h d'un train sur une ligne de montagne est plus difficile que celle d'un TGV à 300 km/h. Pour ne pas « manger le trait », l'agent de conduite oscille en réalité entre 25 et 30 km/h. Ces 5 km/h représentent plus de 16 % de la vitesse limite à 30 km/h et seulement 3 % d'une marche à 160. La monotonie joue également son rôle. Quelques « km/h » en moins ne comptent pas pour un TGV, ou un C160, mais à 30 km/h, la perte de temps sur la marche-type prend des proportions considérables, se traduisant par des retards parfois importants et variables selon les agents de conduite. Certains parviennent à respecter l'horaire, d'autres, plus nombreux, perdent jusqu'à une vingtaine de minutes, même à la descente. D'où reports de croisement et retards en cascade.

(10) Au *Cévenol* du 5 décembre 2007, la voiture de 1<sup>re</sup> classe présentait ainsi 15 de ses 18 fenêtres, rendant impossible toute vue vers l'extérieur. Pour une ligne touristique, un train « Grandes Lignes » dénommé et une voiture au tarif première classe, c'était plutôt regrettable, et montrait peu de considération envers les voyageurs.

(11) Dans certains secteurs, les branches des arbres engagent le gabarit, rayant les flancs des voitures.

**Info trafic**  
SNCF

**Du Dimanche 6 Juin au Mardi 13 Juillet 2010**

**Ligne Clermont - Ferrand ↔ Marseille**

Suite à d'importants travaux entre Nîmes et Marseille

Les trains 15942 et 15952 seront origine Alès au lieu de Marseille

Acheminements possibles repris ci-dessous pour la période concernée

	Train 15942		Train 15952	
	Du lundi au Vendredi		Les samedis et dimanches	
Marseille St Charles	08.31		08.06	
Nîmes	10.23		09.23	
Nîmes		11.04		11.04
Alès		11.42		11.42
Alès			13.56	13.56
Grand Centre le Puy			14.12	14.12
Gémozac			14.36	14.36
Tillolot			14.50	14.50
La Bastide St Laurent			15.14	15.25
Langogne			15.34	15.51
Langeac			17.20	17.47
St Georges d'Arzac			17.38	17.56
Stoualle			17.58	18.17
Arant			18.08	18.28
Bressac les mines			18.14	18.34
Isaïre			18.28	18.48
Clermont Ferrand			18.56	19.14
Observations	TER 4758	TER 677504	TER 675812	TER 677504

**TEOZ** | **SNCF**

quai tardives, le manque d'agents (voir Infolignes), mais le principal responsable est le long ralentissement à 30 km/h, entraînant une diminution du débit de la ligne (12). La dépose des voies d'évitement depuis une vingtaine d'années, augmentant les cantons, ne permet plus les reports de croisement; c'est la cause de retards en chaîne, devenus irrattrapables.

Pire, les suppressions de trains sans préavis, dues aux mêmes causes (manque d'engins ou de personnel) sont fréquentes. Les mois n'ont pas été rares durant lesquels le Nîmes - Clermont de matinée, quotidien, n'a pas circulé plus de 20 ou 25 jours. Il est vrai qu'il vaut mieux, pour les statistiques de régularité de la SNCF, avoir un train supprimé qu'un train en retard: le train supprimé n'y est pas pris en compte du tout!

Enfin, il y a les interruptions totales de trafic dues à diverses causes:

- une grève nationale d'une journée en 2008, traduite sur Clermont - Nîmes par trois jours consécutifs d'interruption totale, auxquels se sont ajoutés deux jours de suppression pour plusieurs trains, dus à une réorganisation molle. Il n'y a pas de service minimum sur les Cévennes!

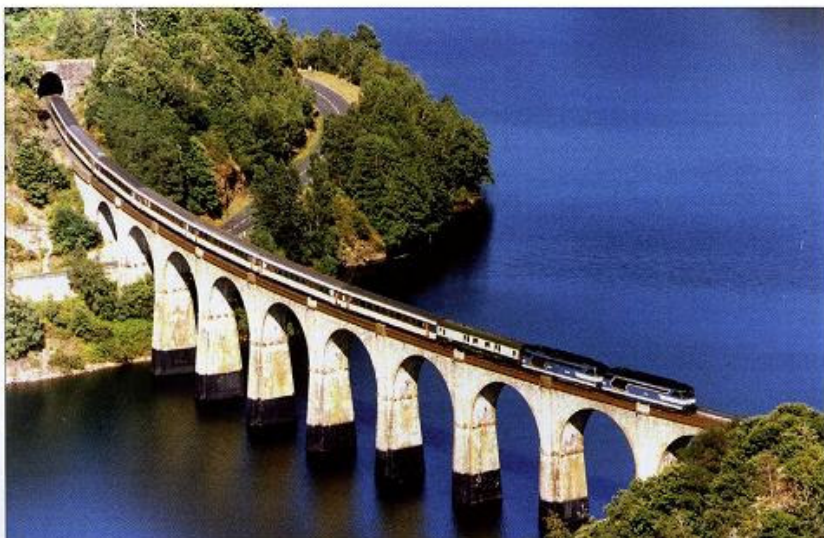
- début avril 2010, il n'y a eu aucune relation entre Clermont et Nîmes du mercredi 7 au lundi 19 inclus. Les jours suivants, le service n'a été que partiel, avec suppression soit du *Cévenol*, soit de TER. Ce n'est que le samedi 24 avril que tout est rentré dans l'ordre. Cause initiale de ces désordres, une grève. Force est de constater que tout est prétexte pour décourager les usagers, y compris la désinvolture mise à reprendre le service;

- les intempéries. Sur ce plan, la SNCF a longtemps été exemplaire. En cas de neige, la circulation était peu perturbée, grâce à des actions préventives et curatives bien menées. Maintenant, c'est la route qui est dégagée avant la voie ferrée! (13)

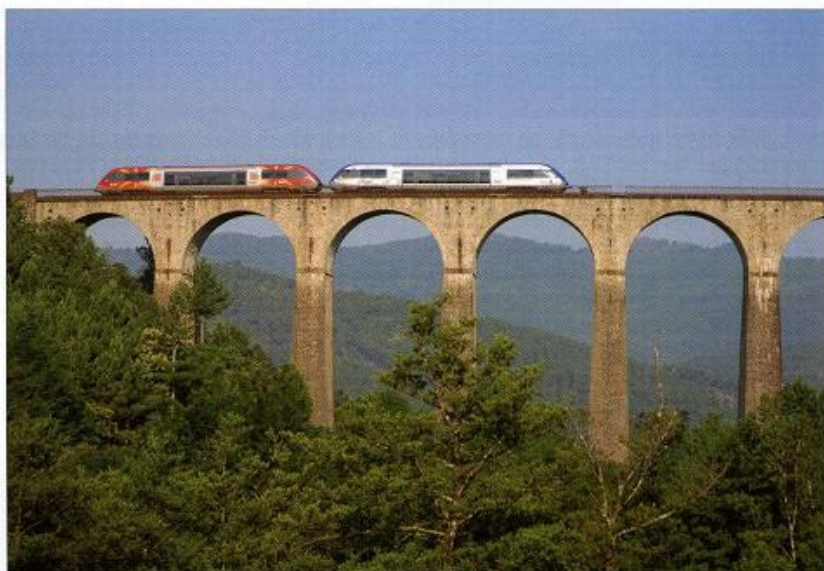
- les travaux enfin. Ils ne se font plus dans des « blancs » du graphique de circulation, mais au prix d'une fermeture totale de plusieurs semaines. Si on peut en admettre le bien-fondé pour des raisons techniques ou de coût, il est nécessaire de prévenir convenablement les voyageurs. Du 14 septembre au 30 octobre 2009, des travaux ont été effectués sur les deux versants de la ligne. Or, un mois avant, les gares n'étaient pas informées des modalités effectives de circulation des trains. Quelles sections allaient être fermées? Fermeture seulement en semaine avec réouverture le week-end?

### ■ Pauvre Cévenol!

Après ces chapitres bien peu flatteurs, il restera à caractériser la dégradation du service assuré par le *Cévenol*, que nous n'hésitons pas à qualifier de « lente descente aux enfers »:



■ Le 5957 *Cévenol* Paris - Marseille franchissant le viaduc de l'Altier en août 1993 en composition de 8 voitures. Il n'en a plus que 3 aujourd'hui (voir la couverture de ce numéro). Les piles du célèbre viaduc courbe (hauteur maximale : 73 m) sont immergées depuis 1964 dans les eaux de retenue du barrage de Villefort.



■ Ce couplage de 73500 assurant la relation Alès - Langogne franchit le viaduc de Chamborigaud (Gard) entre les gares de la Grand'Combe et Génolhac. Juillet 2010.

- suppression de la restauration à la place, assurée par le buffet de Clermont-Ferrand en 1<sup>re</sup> classe,

- suppression de l'animation,
- suppression du bar Corail à partir de 1996,

- suppression de la vente ambulante de boissons,

- non-inscription dans la catégorie *Intercités* avec, corrélativement, suppression de la possibilité de réserver,

- après avoir comporté jusqu'à 12 (et même 13) voitures, composition réduite à 5 voitures, puis 4, et 3 en semaine au printemps 2010,

- en 2003, suppression du train pendant certains week-ends de pointe de sports d'hiver, les deux rames étant utilisées en renfort vers les Alpes,

- depuis le 9 décembre 2007, parcours

Paris - Clermont supprimé, train limité à Clermont - Marseille,

(12) Ce ralentissement est aussi la cause de plusieurs DDS (demandes de secours) suite à détresse de l'engin de traction. La marche à cette faible vitesse entraîne une manipulation fréquente de la commande d'accélération, avec une marche en « clarinette », c'est-à-dire quelques crans de traction, puis retour à zéro, fatigante pour l'appareillage de régulation. Le moteur diesel, éloigné de son régime optimal, travaille dans de mauvaises conditions, entraînant encrassement et chauffe. De plus, sur les voitures Corail du *Cévenol*, la FAP (fermeture automatique des portes) présente des dysfonctionnements, ainsi que les équipements de climatisation/chauffage.

(13) Du 14 au 19 décembre 2008 le trafic a été interrompu : de nombreux arbres sont tombés sur la voie sous l'effet d'une lourde neige. L'élagage des abords, qui a été abandonné depuis des années, en est la cause.

– en pleine période d'été 2010, et durant quatre mois (du 6 juin au 2 octobre), train rendu terminus Alès (14). Si l'on ajoute les interruptions totales de circulation pour travaux (15 mars au 4 juin, début octobre à fin novembre), c'est pendant plus de huit mois que ce malheureux train aura subi des transbordements. La rame Corail dut même être remplacée plusieurs fois en juillet par du matériel TER, X 73500 ou AGC. Cela semble s'installer...

Comment ce train pourrait-il survivre à un tel acharnement ?

### Bilan d'activité du GDSC sur Clermont - Nîmes

En conclusion, le GDSC a réussi en quelques années à :

- diminuer la vitesse commerciale des trains,
- supprimer les trains directs,
- réduire la desserte au minimum,
- la rendre peu confortable, peu fiable, et peu attractive,

- casser les correspondances,
- détourner la clientèle non captive,
- favoriser ainsi les itinéraires alternatifs, plus rapides mais plus chers,
- détourner le peu de fret (quand il était assuré par la SNCF).

Il a surtout conduit à mettre en place le fameux dilemme de la poule et de l'œuf : lequel est à l'origine de l'autre ? Le trafic se réduit et l'exploitant contracte son offre ou, inversement, la fréquentation

diminue parce que les prestations ne sont plus attractives...

Tous ces faits, commis avec préméditation, auraient dû logiquement déboucher sur la fermeture de la section Langeac - Langogne au service d'hiver 2008, avec pour argument la baisse de la fréquentation des trains. Comment d'ailleurs aurait-il pu en aller autrement, dans des conditions d'exploitation dignes du XIX<sup>e</sup> siècle ?

(14) La limitation du Cévenol au parcours Clermont - Alès était due à un ensemble de causes auprès desquelles le label « SNCF Voyages » ne pouvait peser lourd. Le renouvellement des voies entre Berre et Pas-des-Lanciers empêchait l'accès du train à Marseille. Ce dernier aurait pu être limité à Nîmes, mais son stationnement en gare débordait sur un sillon fret accordé à un opérateur privé jusqu'au 13 juillet. Un stationnement sur le faisceau de remisage n'était pas possible non plus, celui-ci étant réservé aux rames TER. Par contre, à Alès, des voies étaient disponibles... En pleine période touristique, seul, dans le sens nord-sud, un bus assura le remplacement du Cévenol, sans garantie d'assurer les correspondances à Nîmes. Rien ne fut mis en place dans l'autre sens, de Nîmes vers Alès, dans l'horaire du Cévenol. Le 30 juillet 2010, le maire de Génolhac protesta vivement auprès du directeur régional SNCF de Montpellier, évoquant des « sévices au public ». Des résolutions furent prises par le conseil municipal, demandant le maintien de la ligne, et des « informations objectives ».

## Du rififi chez les élus

Devant cet état de fait, les élus régionaux et locaux se sont mobilisés à travers le conseil régional d'Auvergne, ainsi qu'avec l'Association des élus pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris - Nîmes, qui regroupe une trentaine de collectivités et près de 500 adhérents. Cette association a été créée dès 2006, et résolument activée en 2008. De fortes manifestations populaires à La Bastide et à Langeac, relatées par les médias, ont montré l'attachement des usagers et des élus à « leurs trains ». Elles ont contribué au maintien du tronçon Langeac - Langogne, et au déblocage de crédits, dans le cadre du Plan Rail Auvergne, pour effectuer des travaux de sécurité et de confortement des tunnels. En 2009, de nombreuses réunions ont eu lieu avec RFF et la SNCF, pour envisager les dispositions à prendre pour un retour à une exploitation normale et dynamique.

Soucieux d'avoir un éclairage objectif sur l'état technique, le coût des travaux, et l'avenir de la ligne, les élus se sont assurés les conseils d'un expert ferroviaire indépendant, Robert Claraco. Celui-ci, dans son rapport, devait également dégager des perspectives de trafic. Cette étude argumentaire était nécessaire, les élus se trouvant en face de la SNCF, à la fois juge et partie. En effet, si RFF est bien responsable de l'entretien du réseau, le montage juridique initial l'oblige à faire appel à la SNCF pour ses travaux. En situation de monopole, cette dernière « rentabilise » cette source de chiffre d'affaires non négligeable.

En mars 2009, le conseil régional d'Auvergne est intervenu auprès de la SNCF pour demander le rétablissement, à Clermont, de la correspondance du Téo de mi-journée (arrivée 12h25) et du Cévenol (départ 12h08). Réponse : il n'y aurait de possibilité « qu'une fois les travaux de régénération effectués », soit en 2013. À cette date, il est vraisemblable que même les voyageurs captifs se seront fait rares !

### Tensions entre les politiques et la SNCF

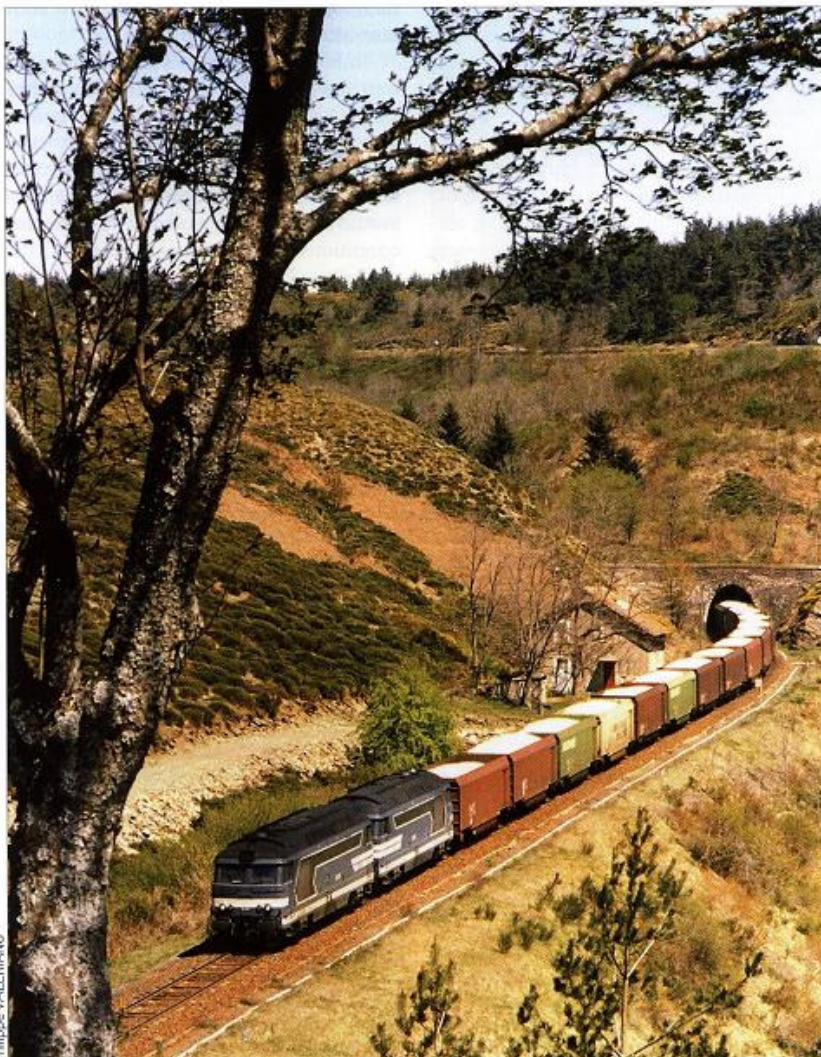
Les relations sont d'ailleurs souvent difficiles entre le directeur de la région SNCF Auvergne-Nivernais (15) et le président du conseil régional d'Auvergne. Le premier a du mal à réaliser qu'il n'est pas le « patron » des transports ferroviaires, mais simplement leur exploitant. Et le second, représentant l'autorité organisatrice des transports de la Région, doit lui rappeler régulièrement que c'est lui qui est le décideur et qu'il souhaiterait avoir un « partenaire loyal ». Parmi d'autres, un fait est révélateur de l'attitude de la SNCF. À l'insu du conseil régional, le Guide TER d'Auvergne de mars 2009 a été édité en incluant les relations via Lyon, par TGV, vers Marseille et Montpellier. Or ce Guide est financé par l'autorité régionale, qui découvre qu'elle payait la promotion de trains qui non seulement évitent la ligne des Cévennes (que par ailleurs elle cherche à préserver, et dont elle va financer une partie des travaux), mais de plus ne sont



■ Affiche invitant à venir manifester avec les élus le 14 mai 2010.

pas des TER. Ceci valut au directeur de la région SNCF de Clermont une demande de rectification où, dans des termes très durs, il lui fut rappelé qu'il n'avait pas à faire « des annonces à la presse sciemment erronées [...] sur le calendrier des travaux prévus au titre du Plan Rail sur la section Langeac - Langogne, (annonces) qui paraissent entretenir une ambiguïté malsaine ». Ambiance...

(15) Plus couramment appelée région de Clermont-Ferrand.



Philippe VALÉRIANO

■ Descendant de La Bastide, le train de bois Langeac - Tarascon débouche du tunnel de Serre de Galès et approche de Prévénchères. À l'époque, il s'agissait encore de fret SNCF (avril 1997).

Lors d'une réunion tenue à Brioude en 2009, les représentants de RFF et de la SNCF ont présenté le calendrier des travaux tels qu'ils l'envisageaient :

- en 2010, changement de traverses au nord d'Alès et sur le tronçon Mende - La Bastide (14,5 millions d'euros); travaux sur certains tunnels de Langeac - Langogne à l'automne (2 millions d'euros) qui permettront de relever la vitesse de 30 à 40 km/h;
- en 2011, travaux de maintenance sur Langeac - Langogne (3 millions d'euros) avec nouvelle fermeture de la ligne;
- en 2012, travaux entre Mende et La Bastide (11 millions d'euros) nécessitant une interruption totale de trafic de 3 à 4 mois;
- en 2013, tronçon Alleyras - Monistrol (3 millions d'euros).

Si la communication de ce calendrier constitue un élément positif, ce qui l'est moins, c'est d'une part l'étalement sur trois ans, d'autre part la multiplication de longues fermetures. Malgré ces travaux, selon RFF, seule une vitesse de fond de

■ Le train de bois Langeac - Tarascon repris par Euro Cargo Rail « bascule » sur le versant sud de la ligne, près de Prévénchères (Lozère). En tête, deux BB G1000 Vossloh. Juillet 2009. Ce trafic a été singulièrement mis en danger l'année suivante.



Pierre JULIEN

40 km/h pourra être retrouvée en 2013, un chiffre tout de même inquiétant!

Pour donner un signe manifeste de sa volonté de conserver le statut national de la ligne, l'Association des élus a organisé une manifestation le 14 mai 2010, date qui correspondait au 140<sup>e</sup> anniversaire de la ligne Villefort - Langeac. Devant plusieurs centaines de participants (500 à 800 selon la presse), un diplôme du « train le plus lent d'Europe » fut remis par le président de l'association et maire de Brioude, Jean-Jacques Faucher, au conducteur du *Cévenol* (rebaptisé à l'occasion TPV, « train à petite vitesse »).

### Le fret, nouvelle proie du GDSC...

Le vendredi 30 avril 2010, une décision surprenante tombait : la SNCF suspendait immédiatement la circulation des trains de marchandises au départ de Langeac vers le sud de la ligne. Ceci concernait la paire de trains de bois hebdomadaires expédiés par la société Fibre Excellence pour son usine de cellulose de Tarascon. La raison en était une dégradation du rail intérieur dans les courbes, dans la zone limitée à 30 km/h. Le dévers est prévu pour des convois circulant à une vitesse beaucoup plus élevée. À cette basse vitesse, les roues des wagons chargés transmettent une charge anormalement élevée sur le rail bas, qui se détériore et se déforme en s'écrasant... Cette interdiction brutale lésait le seul client fret de la ligne, dont les wagons stationnaient à Langeac; le directeur de l'approvisionnement de la société n'apprit la nouvelle que par les médias. Le site de Langeac se retrouva rapidement au bord de la paralysie, ses surfaces de stockage vite saturées. Dommage, car il était prévu de centraliser à Langeac le flux des bois ronds et de doubler le nombre de trains. Cent-cinquante emplois pouvaient être mis en cause.

## Le rapport du cabinet Robert Claraco\*

[Ce rapport, rendu en mai 2010 à l'Association des élus pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris - Nîmes, se voulait un outil d'information et de propositions face à l'unique et dogmatique entité constituée par le couplage RFF/SNCF.]

En préambule, cet expert ferroviaire rappelle le bon sens. La distance la plus courte est la moins gourmande en énergie (surtout hors TGV), et la moins chère pour l'usager. Il estime que Clermont - Nîmes échappe au modèle de stratégie commerciale de la SNCF, laquelle aboutit à mettre en place une inégalité territoriale – temps excessif pour atteindre Langogne –, et que l'État devrait, à ce titre, intervenir.

La situation actuelle est ensuite exposée. **Contrairement à la rumeur, la voie ferrée n'est pas la cause du ralentissement. Elle est dans un bon état général. La limitation de vitesse de précaution mise en place est due à une instabilité d'ouvrage, et à la chute d'un bloc de rocher, dans une zone dépourvue de dispositif de détection.** La « passation de pouvoirs et de connaissances » d'entretien des ouvrages, entre SNCF et RFF, aurait été insuffisante. Depuis dix ans, ceux-ci n'ont plus été que surveillés.

Robert Claraco prend une position très courageuse en préconisant une reprise immédiate de la vitesse de ligne à 50 km/h. Il s'appuie sur son expérience (notamment dans « l'affaire du double champignon »), sur l'état des lieux, et estime son analyse cohérente avec une **précaution mesurée**, en maintenant quelques zones temporaires à 30 ou 40 km/h. Il préconise la pose d'un troisième rail intérieur en quelques points critiques.

Ensuite, il estime que le montant de remise en état complète de la ligne au niveau du référentiel de vitesse initial de 1994 est de 22,2 millions d'euros, dont 13 millions déjà inscrits au titre du CPER 2009-2013 (contrat de plan État-Région), et 9,2 millions d'euros d'entretien courant, à la charge de RFF, comme sur toute ligne exploitée. Ce dernier montant incluant des travaux ayant pu être différés en raison de la très basse vitesse pratiquée. [Il faut ici rappeler que la SNCF avait chiffré, quant à elle, le retour à la vitesse normale à 80 millions d'euros ! Il est vraisemblable que cette énorme différence de chiffrage aura donné lieu à des discussions passionnantes...]

Au chapitre des services voyageurs, le cabinet Claraco dégage des objectifs d'augmentation de fréquentation par trafics.

**TER** : une certaine partition due au fait que la ligne est à cheval sur plusieurs Régions n'a pas permis un service optimisé. L'étude recommande d'harmoniser et de cadencer les services TER Auvergne et Languedoc-Roussillon. Pour cela, il sera notamment souhaitable d'utiliser les possibilités de couplage et découplage rapide des matériels modernes pour la desserte des lignes affluentes (Le Puy et Mende), y compris vers Montpellier.

**Voyages SNCF** : l'offre commerciale depuis Paris privilégie le contournement du Massif central par le TGV. Il n'en reste pas moins vrai que, de Génolhac à Clermont-Ferrand, elle est moins pertinente que par les lignes du Bourbonnais et des Cévennes. C'est pourquoi il faut recréer un train direct Paris - Marseille, en réinventant l'agrément du voyage, par opposition au déplacement par un « métro à grande vitesse ». Pour cela,

il faut par exemple une bonne restauration dans un cadre agréable, un accueil et des places confortables dans des voitures spacieuses. L'idée d'un train pendulaire serait à reprendre.

Un train de nuit pourrait être également remis en service.

**Le fret** a été délaissé totalement par la SNCF sur cette ligne qui ne voyait plus aucun train de marchandises. L'opérateur ferroviaire privé Euro Cargo Rail a repris les trains de bois, en offrant un tarif allégé par l'utilisation de l'itinéraire le plus court et le plus logique. On a vu précédemment les embûches semées par le « GDSC ». Mais il y en a d'autres, moins médiatisées. L'interdiction des locomotives type 66 a contraint ECR à utiliser des machines Vossloh en UM, pénalisant le bilan de traction. Le ralentissement à 30 km/h allonge la durée de travail des équipes de conduite, et entraîne des avaries fréquentes aux engins moteurs, utilisés en régime anormalement bas. Il est souligné que la suppression du dévers ne réglerait pas ces problèmes. L'ensemble de ces mesures négatives et contraignantes, qui ne peut que gêner ECR, « ne peut être le fruit du hasard ».

**Pour toutes ces finalités, il est primordial de lever le ralentissement à 30 km/h, et de coordonner les périodes de travaux qui doivent être les plus courtes possibles, afin d'éviter les longues interruptions de trafic, qui rebutent la clientèle.**

Robert Claraco a recensé les possibilités de trafics, assurés par la route, et qui pourraient revenir au fer. Ainsi 91 000 t annuelles de feldspath, charbon, scories et bois ont été confirmées. Cette ligne devrait être reconsidérée comme un outil de désenclavement, de revitalisation de zones d'activité (Brioude, Langeac, Langogne), évitant des délocalisations.

Il paraît ici judicieux, puisque la SNCF se désintéresse de ces trafics, de favoriser la montée en puissance d'un opérateur ferroviaire de proximité (OFP). Il est suggéré de proposer à la Chambre régionale de commerce et d'industrie auvergnate de prendre ainsi en charge la totalité de la ligne (\*\*).

Ce rapport, concis et argumenté, est rempli de bon sens, et les moyens décrits semblent pouvoir atteindre des objectifs de pérennité de la ligne, et de développement territorial, au service de la Région et de ses habitants.

L'offre doit, et peut, être adaptée. Mais l'opérateur public national, à qui il est demandé d'équilibrer ses comptes, est-il encore l'interlocuteur adéquat ? La vieille notion de service public doit être réinventée autrement.

(\*) Consultable sur Internet, site de l'Association des élus (cf. biblio p. 31).

(\*\*) Ferovergne vit des débuts difficiles. Cet OFP, lancé en février 2010, devait démarrer son exploitation deux mois après. C'était très optimiste... Il a été finalement créé le 30 septembre 2010. Le capital de Ferovergne est détenu notamment à 64 % par des transporteurs routiers auvergnats (dont 30 % par les Transports Combronde) et 15 % par SNCF-Geodis. C'est le certificat de sécurité et le personnel de cette dernière qu'il est envisagé de mettre à la disposition de l'OFP. C'est peu dire que les syndicats de cheminots ne goûtent guère ce montage ! Ils craignent un transfert déguisé du trafic Fret SNCF vers la route, via l'OFP. Quant à Ferovergne, il vise des trafics d'eau minérale importants et annonce des investissements dans du matériel ferroviaire.

Cette décision lésait également l'opérateur privé ferroviaire Euro Cargo Rail (ECR) qui assurait ces trains de 650 t, et à qui la SNCF montrait ainsi qu'elle restait maîtresse chez elle ! Pour se dédouaner, le trio SNCF/RFF/GDSC prit très rapidement la décision pernicieuse de... supprimer les dévers. À cet effet, une bourreuse se trouvait à Langeac dès le 5 mai. Un beau coup du GDSC : après avoir imposé le ralentissement à 30 km/h pour marche à vue sécuritaire,

il interdisait la circulation des trains de fret d'un concurrent, circulation qu'il pourrait rendre à nouveau possible en éliminant les dévers, pérennisant alors le 30 km/h pour toutes circulations et confortant le déclin de la ligne. Mais les élus et défenseurs de la ligne se mobilisèrent alors pour empêcher ce qu'ils pouvaient considérer comme une opération destinée à figer définitivement les 30 km/h. Cependant, la société Fibre Excellence était asphyxiée.

Après quelques attermoissements, des essais furent effectués début juin. Le préfet de la région Auvergne indiqua avoir « activement recherché une solution alternative permettant la reprise du trafic ». Le 6 juillet, la SNCF et RFF publiaient un communiqué, et l'autorisation de circulation des trains de fret parvenait à Langeac le 13 juillet. ECR pouvait reprendre le trafic, de manière dérogatoire et avec un type de wagon précis, après la correction de 4 courbes.



■ En gare de Villefort, croisement d'un AGC avec le train de copeaux de bois d'ECR. On aperçoit à l'extrême gauche le semaphore de block. Juin 2011.

Des travaux étaient programmés pour en aménager d'autres (16).

### En guise de conclusion : travaux et vigilance...

Il faudra, bien entendu, suivre attentivement le développement de ces processus, tout en démasquant les efforts du GDSC, qui déclare avec aplomb, à qui veut l'entendre, qu'il n'est pas question de fermeture ! Mais si l'on se met à la place du trio SNCF/RFF/GDSC, il faut bien prendre en compte que la fermeture de la section Langeac - Langogne est tentante :

- un seul train de voyageurs Corail « national » y transite, exploité par SNCF Voyages, et déficitaire comme les autres ;
- un trafic de fret assuré par ECR qui, même s'il paye son sillon, reste un concurrent, et n'est pas dans la mentalité actuelle considéré comme un client apporteur de ressources ;
- des TER payés par des régions différentes, Auvergne et Languedoc-Roussillon, dont la « frontière » se situe à Chapeauroux, en plein dans la zone en cause, ce qui ne facilite pas les choses ;
- cette section de ligne, au fond des gorges de l'Allier, aux très nombreux ouvrages d'art, est d'un entretien coûteux ;
- l'exigence de rentabilité demandée par le gouvernement à la SNCF. Ce qui se traduit par un report de dépenses

sur RFF d'une part (qui n'a pu réaliser qu'un entretien minimaliste en raison de péages insuffisants, même s'ils augmentent actuellement), et d'autre part sur les Régions pour les TER. Le système TGV, rentable, est privilégié. Tant pis pour le service public, les zones hors TGV et les Corail interrégionaux. Une nouvelle logique s'est installée...

Mais alors, il n'y a aucune honte à avancer ces faits, et à chercher avec les partenaires décideurs (État, Régions, collectivités) des solutions en parlant franchement de fermeture possible. Ce serait une attitude plus positive que de mettre en place, quelque peu sournoisement, une désorganisation du service, entraînant la désaffection de la clientèle, comme cela a été démontré.

Restons cependant optimistes. Il se peut que les choses changent, à voir les divers financements de travaux et leur engagement. Même si un « mal français » voudrait que ce ne soit pas la première fois qu'un service public fasse l'objet d'une suppression, juste après une rénovation.

Ne perdons pas non plus de vue que le cas de cette ligne n'est pas isolé. La ligne

des Causses, qui relie Clermont-Ferrand à Béziers par Neussargues, se trouve dans une problématique semblable (18), bien qu'elle ait été plus que convenablement équipée par le Midi dans les années trente

(Suite p. 30)

(16) À ce sujet, Bernard Porcher rappelle que le dévers reste un compromis accepté entre les nécessités des trafics voyageurs et fret. Mais devant les économies d'entretien, lequel faut-il léser ? La réflexion est valable pour les LGV mixtes : attention aux conséquences, car s'il est possible d'arbitrer pour des vitesses normales de lignes classiques, pour des LGV le  $\Delta V$  est de 1 à 3...

(17) Sur cette ligne aussi, Fret SNCF n'exploite qu'un unique train de produits métallurgiques venant de Fos-sur-Mer et destinés à Arcelor-Mittal à Saint-Chély-d'Apcher. Ce train passe par Clermont-Ferrand, en traction diesel - durant quelques temps, il s'agissait de CC 72000 s'avançant précautionneusement sur le rail à double champion du Midi. L'itinéraire logique et le plus court, par le sud, est électrifié en totalité, mais les sous-stations, équipées au minimum, seraient bien incapables de fournir les ampères nécessaires. À quand des Vossloh d'ECR ? Quant à l'Aubrac, l'homologue du Cévenol, il a laissé place en août 2010 à des automoteurs de Bombardier : un AGC jusqu'à Neussargues, une ZGC (ou une Z2) pour Béziers. Nul doute que cette obligation de changer de train à Neussargues, en pleine période de vacances, avec les bagages, contribuera à faire baisser la fréquentation... On n'ose désigner la cause (murmurée) du remplacement de la rame tractée : le rebroussement neussarguais nécessitait l'attelage d'un engin moteur. Or, la séparation par activités fait que l'agent de service Fret ne peut assurer cette opération pour Voyages SNCF, qui ne veut pas payer ce service à Fret. Dans le domaine ferroviaire, le ridicule finira par tuer, tuer des trains et des lignes...

Pour tout arranger, le viaduc de Garabit, qui rencontre quelques soucis de fissuration, « bénéficie » d'un TIV à 10 km/h. Il a de la chance, car les viaducs des Fades et de la Tardes se sont vus infliger un TIV à 0 km/h en 2007 et 2008 (CF n° 510). Inlassable, le GDSC continue sa besogne !



■ Toujours à Villefort, le chef de service au poste d'aiguillage. Ci-dessus, les appareils de block de voie unique, toujours marqués « PLM ». Juin 2011



Photos Jean-Paul MASSE



## Interview de Jean-Jacques Faucher, maire de Brioude et président de l'Association des élus pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris - Nîmes

*Cette interview a été réalisée le 10 novembre 2010. On y comprend fort bien les divergences de vues qui ont pu dresser, au plus fort de la « crise », les élus et utilisateurs du rail à ceux qui ont pour mission d'entretenir son infrastructure et d'assurer l'exploitation des trains. D'un bout à l'autre des réponses, le principal souci est présent : l'avenir de la ligne et la crainte de son démantèlement...*

### **Qu'attendez-vous de la manifestation organisée par l'association le 5 novembre 2010 ?**

Cette manifestation a été organisée suite à l'annonce de la mise en place de deux longues zones de ralentissement sur la partie sud de la ligne (de 75 à 55 km/h entre Génolhac et Sainte-Cécile-d'Andorge et de 70 à 60 km/h entre Grand'Combe-la-Pise et Alès). Ce rassemblement était donc l'occasion d'exiger des autorités ferroviaires qu'elles prennent le plus rapidement possible des mesures pour mettre fin à ces ralentissements et aux dégradations de la voie qui en sont la cause de manière à ce que la vitesse soit améliorée sur l'ensemble du trajet Clermont - Nîmes ou Marseille. En effet, les travaux actuellement en cours entre Langeac et Langogne dans le cadre du Plan Rail Auvergne et qui s'achèvent fin novembre devraient permettre un relèvement sensible de la vitesse sur ce tronçon pour un gain de temps estimé entre 30 et 40 minutes. Cette manifestation était donc l'occasion de regretter une mauvaise coordination entre les régions SNCF concernées qui retarde le retour à la normale pour le Cévenol et empêche le rétablissement d'une vitesse de circulation améliorée sur l'ensemble du parcours. Ce fut aussi l'occasion de montrer que la mobilisation était toujours vive (plus de 400 personnes étaient présentes à ce rassemblement), que la vigilance des élus était intacte pour un bon fonctionnement du Cévenol même si l'association a enregistré des nouvelles positives : rétablissement à venir de vitesses de circulation plus rapides sur la partie nord de la ligne, reprise du fret fin novembre et inscription du Cévenol dans le contrat État-SNCF récemment signé en faveur du maintien et d'un meilleur fonctionnement des trains d'équilibre du territoire.

### **Quelles sont les relations de l'association avec les intervenants : le gestionnaire de l'infrastructure RFF, les opérateurs SNCF et ECR, les régions Auvergne et Languedoc-Roussillon ?**

Avec la SNCF et RFF, les relations sont compliquées car si les rencontres sont placées sous le signe de la courtoisie, on a aussi le sentiment, et on l'a malheureusement constaté, que l'on ne nous dit pas tout. Nous regrettons donc un manque d'information et de clarté : on ne nous communique pas les décisions prises, dont certaines malheureusement sont défavorables et semblent injustifiées techniquement, comme le démontrent les conclusions et l'état des lieux de l'étude réalisée pour le compte de

l'association par un expert. D'ailleurs, des interventions de notre part ont conduit la SNCF à faire machine arrière sur un certain nombre de décisions, avec notamment des déprogrammations de travaux qui n'étaient absolument pas nécessaires et auraient même pu pour certains menacer dangereusement l'avenir de la ligne. Ces revirements et certaines décisions donnent d'ailleurs parfois du crédit à ceux qui pensent que les autorités ferroviaires mènent une politique de démantèlement de la ligne.

ECR, qui assure le transport du bois entre Langeac et Tarascon pour la société Fibre Excellence, importante sur le plan économique pour Langeac et sa région, déplore comme nous les décisions contradictoires de RFF et de la SNCF qui l'ont contrainte à arrêter ses circulations au printemps pendant un laps de temps qui aurait pu être singulièrement raccourci si les autorités ferroviaires avaient fait preuve de « bonne volonté ».

Les relations avec les Régions et les services de l'État sont bonnes, en particulier avec Patrick Stefanini, préfet de la région Auvergne et coordinateur du Massif central, qui a organisé des réunions avec tous les interlocuteurs pour donner des perspectives, faire évoluer positivement la situation du Cévenol dans le respect des engagements pris dans le cadre du Plan Rail Auvergne notamment. Les services de l'État, lors de chacune de nos rencontres, nous ont rappelé leur volonté de voir le Cévenol maintenu. La signature récente du contrat entre l'État et la SNCF pour garantir l'avenir de certaines liaisons ferroviaires, et qui inclut le Cévenol, matérialise cette volonté.

### **Le fret (train de bois) est interrompu depuis avril 2010. Pouvez-vous confirmer la reprise du trafic ECR ? Quels travaux de reprise des dévers ont-ils été effectués ? Que pensez-vous de la création d'un opérateur ferroviaire privé régional ?**

La circulation des trains de fret est possible depuis juillet dernier alors que le rétablissement du fret entre Langeac et Langogne n'était initialement prévu qu'en septembre. Grâce aux interventions de l'association, la coupure a donc été moins longue, ce qui était à nos yeux important pour ne pas mettre en péril les entreprises utilisatrices du fret et donc plus généralement pour l'activité économique de la région. Dans un communiqué du 6 juillet, RFF a précisé que « l'analyse des essais effectués début juin a permis d'identifier la nécessité de corriger 4 courbes non adaptées au tracé, afin d'autoriser la reprise des circulations de manière dérogatoire pour le matériel testé (...) Une autre série de travaux sera programmée pour corriger d'autres courbes de cette section de ligne ». Toutefois, en raison des travaux du Plan Rail Auvergne entre Langeac et Langogne en octobre et novembre, ECR ne reprendra finalement ses circulations qu'à compter de décembre prochain.

Le projet de création d'un opérateur ferroviaire

privé régional concerne le fret et témoigne visiblement, d'une certaine manière, d'un désengagement, au moins partiel, de la SNCF à ce niveau. On sait que le ferroutage, dans une logique de développement durable et de désengorgement des voies routières, est un mode de transport qui offre beaucoup d'intérêt et est une déclinaison majeure du Grenelle de l'Environnement. La Chambre régionale de commerce et d'industrie d'Auvergne est à l'initiative de cette création pour répondre aux besoins des chargeurs que la SNCF ne peut visiblement assurer. Le maintien et le développement d'un trafic fret sont importants pour l'activité économique de nos entreprises et de notre région. D'ailleurs, la suspension du fret, par exemple à Paulhaguet (Haute-Loire), n'a pas été sans poser des difficultés à l'entreprise CaroFrance. Ce qui importe, c'est que le fret fonctionne, se développe et que nos lignes vivent. Après, il est évident qu'il convient d'être vigilant et prudent par rapport à des démarches de privatisation, même partielles, des transports ferroviaires qui doivent demeurer pour les transports de personnes un service public ou s'inscrire – c'est fondamental – dans cette logique.

### **La remontée de la vitesse sur une partie de la zone de ralentissement est-elle confirmée ?**

Dans un courrier du 21 juillet, Jacky Lion, directeur régional Auvergne de la SNCF, m'a écrit et m'a notamment indiqué : « En 2010, une nouvelle tranche de travaux est prévue en septembre et octobre [en fait, il s'agissait d'octobre et de novembre] au moyen d'une coupure totale de la ligne. Ces travaux prévoient la remise en état de 5 nouveaux tunnels et de 3 parois rocheuses et ils devraient autoriser le retour à la vitesse normale de 75 km/h au lieu de 30 km/h actuellement entre Prades et Monistrol et le relèvement de la vitesse de 30 à 40 km/h de Monistrol à la limite de la région permettant ainsi d'améliorer la production sur cette ligne. » Guillaume Pepy, président de la SNCF, a confirmé que les travaux actuellement en cours (au 10 novembre) permettront un gain de temps de 40 minutes sur le parcours Clermont - Nîmes de bout en bout. Il a précisé qu'à leur issue et plus précisément à compter du 12 décembre 2010 toutes les correspondances à Clermont avec les trains venant de Paris et ceux à destination ou en provenance de la ligne des Cévennes seront rétablies. Ce sont de très bonnes nouvelles qui montrent que nos efforts ne sont pas vains et que nos démarches, nos mobilisations ont permis d'obtenir des avancées très importantes. Même s'il reste encore à faire, comme on l'a vu, sur la partie sud de la ligne notamment, désormais.

### **Quels sont les travaux restant à exécuter, leur financement, leur calendrier et celui des fermetures à venir ?**

Voir [ci-joint, p. 30] la liste des travaux prévus fournie par RFF. Nous sommes très attentifs par

rapport à leur mise en œuvre, au respect du calendrier fixé. Il est aussi important de rappeler que le Plan Rail Auvergne, avec notamment des crédits de la Région, a permis le lancement des travaux sur la partie nord de la ligne qui ont contribué à écarter le risque de fermeture du tronçon Langeac - Langogne.

#### Quelles suites souhaitez-vous donner aux propositions du rapport Claraco ?

Les propositions du rapport Claraco (notamment celle du relèvement des vitesses, essentielle pour le bon fonctionnement de la ligne, ou celle d'un meilleur entretien de la ligne, du développement du fret) sont relayées et appuyées en permanence auprès de nos interlocuteurs (RFF, SNCF, État). D'autre part, avec ce rapport, les élus de l'association peuvent, grâce aux éléments financiers et techniques précis qu'il contient, contester certaines décisions de la SNCF et de RFF, parfois injustifiées et susceptibles de pénaliser la ligne. L'inscription du *Cévenol* dans les trains d'équilibre du territoire qui vont être financés par l'État nous amènera certainement à être encore plus ambitieux et, au-delà notamment du rétablissement d'un temps de parcours correct ou de la mise en place d'une politique commerciale adaptée, à relayer d'autres préconisations du rapport Claraco, comme le retour d'un Paris - Marseille quotidien sans correspondance ou celui du train de nuit.

#### Pensez-vous que la ligne est sauvée ?

M. Stéfani, préfet de la région Auvergne, et M. Carencio, directeur de cabinet de Jean-Louis Borloo, lors des rendez-vous qu'ils nous ont accordés, nous ont rappelé que le maintien du *Cévenol* ne saurait être remis en cause et que c'est là la volonté de l'État. M. Carencio a précisé que le maintien du *Cévenol*, train direct, était prioritaire pour la pérennité de la ligne des Cévennes. L'inscription récente du *Cévenol* parmi les trains d'équilibre du territoire, qui vont être financés grâce à un fonds spécial créé entre l'État et la SNCF, est venue traduire cette volonté et offre de réelles perspectives d'avenir pour le *Cévenol*. Toutefois, nous resterons vigilants car l'engagement national pour les trains d'équilibre du territoire est signé pour trois ans. De plus, l'annonce des ralentissements sur la partie sud de la ligne à partir de décembre prochain en raison d'un état dégradé de la voie nous montre qu'il y a, malgré des améliorations et un contexte plus favorable aujourd'hui, encore beaucoup à faire et que nous devons rester mobilisés pour cette ligne et son bon fonctionnement. Nous ne relâcherons pas la garde tant que le *Cévenol* n'aura pas retrouvé un fonctionnement digne de ce nom et que sa pérennité ne nous semblera pas garantie.

Propos recueillis par Jean-Pierre COMES

## Récapitulatif des travaux réalisés et à venir sur la ligne des Cévennes

### Informations fournies par RFF

(CPER = contrat de plan État-Région ; RVB = renouvellement voie et ballast ; RG OA = révision générale ouvrage d'art)

2007	600 k€	Génoilhac - Alès (ligne Alès - Langogne) : 3 000 traverses.
2008	4 millions €	Nord de Langogne : 5 000 traverses. Alès - La Bastide : 9 400 traverses (financement RFF 100 %). Le Monastier - Badaroux (ligne Le Monastier - La Bastide) : 5 000 traverses (financement RFF 100 %).
2009	6 millions €	Badaroux - La Bastide : 4 100 traverses (financement RFF 100 %). Rénovation des tunnels de St-Étienne et Roquefort (consolidation des voûtes par injection de béton, financement Plan Rail Auvergne). Remplacement de rails en tunnel + RVB (CPER Languedoc-Roussillon, 2,5 millions €, réalisé à l'automne 2009 en même temps que les tunnels de St-Étienne et Roquefort).
2010	17 millions €	Gare d'Alès : 800 traverses (financement RFF 100 %). Mende - La Bastide phase 1 : RVB (CPER L-R pour 13 millions €) + RG OA pour 1,5 million € (investissement RFF). Langeac - Langogne : rénovation de 5 tunnels et une tranchée rocheuse (2 millions €, Plan Rail Auvergne). À l'issue des travaux, relèvement de la vitesse de 30 à 40 km/h pour un gain de temps d'environ 30 minutes. La Bastide - Langogne : environ 4 000 traverses (100 % RFF) + résinification.
2011	(Programme non défini sur la maintenance lourde)	Langeac - Langogne : rénovation de 4 tunnels + 3 parois rocheuses + travaux de voie entre Alleyras et Langogne (environ 3 millions €, Plan Rail Auvergne). La ligne sera probablement fermée en même temps que les travaux du viaduc de Courbessac à Nîmes. Chapeauroux - Langogne : probable remplacement massif de traverses, en attente d'une expertise sur les attaches en mars.
2012	20 millions €	Fermeture 3 à 4 mois pendant l'été en Languedoc-Roussillon. Mende - La Bastide phase 2 : RVB dans le cadre du CPER L-R pour 11 millions €. Alès - Langogne : RVB dans le secteur de Chamborigaud - La Grand'Combe (CPER L-R pour 7,5 millions €). Programme en cours de définition. Langeac - Langogne : rénovation de 3 tunnels + 3 parois rocheuses + travaux de voie entre Alleyras et Chapeauroux (programme en cours de mise au point, environ 3 millions €, Plan Rail Auvergne).
2013	3 millions €	Langeac - Langogne : travaux de voie entre Alleyras et Monistrol.

(Suite de la p. 28)

(électrification, double voie dans les rampes, installations fixes). Victime elle aussi de sous-entretien depuis des décennies, et de désintérêt, sa désélectrification est envisagée, ce qui paraît malheureusement logique : mieux vaudra consacrer les budgets disponibles à la régénération de l'infrastructure et de la voie... Car le GDSC reste à l'affût dans le Massif central ! La preuve...

#### Dernière minute

#### Le GDSC revient, avec une autre tactique !

Le *Cévenol* circule toujours, avec des correspondances rétablies, et un certain succès si l'on en croit l'écran widget (photo p. 30) indiquant un retard de 15 min pour affluence exceptionnelle de

voyageurs le 25 juin dernier. Finalement, la ligne des Cévennes est devenu un centre de profit positif pour la SNCF. Le *Cévenol* est financé par l'État au titre des Trains d'équilibre du Territoire, les TER le sont par les Régions, et il n'y a pas de fret (qui n'intéresse plus la société nationale). De plus, la « Grande Maison » est rémunérée sur les travaux effectués sur la ligne en raison de sa position incontournable dans la convention de gestion de maintenance du réseau national.

Mais il faut penser à l'avenir, et à l'autre convention État-SNCF concernant les TET, qui s'arrête en 2013. Le GDSC est donc appelé à la rescousse avec une idée (presque) neuve : puisqu'on a échoué sur la section centrale, il faut supprimer les extrémités du *Cévenol*. Au nord, c'est

déjà fait, il part de Clermont. Au sud, on va l'arrêter à Nîmes, et ce dès décembre 2012 (18), en invoquant l'impact de la mise en service du TGV Rhin-Rhône, exception prévue dans la convention TET, qui entraînera une saturation de la gare de Marseille-Saint-Charles. Il semble donc que le *Cévenol* soit concerné par cette nouvelle ligne Mulhouse - Dijon, sur son parcours Marseille - Nîmes ! Il devra même passer, dès décembre 2011, par la ligne de la côte Bleue, et non plus par Rognac, pour cette raison (19).

Ceci a été annoncé le vendredi 8 juillet dernier lors d'une réunion publique de l'Association des élus à Langeac par les responsables SNCF et RFF de Clermont. Aux nombreuses questions suscitées par l'étonnante raison avancée pour ce raccourcissement de trajet, aucune réponse claire n'a été apportée. Il fallait bien que le GDSC trouve quelque chose, même si ce n'est pas très cohérent, et si cette section du *Cévenol* est celle de sa meilleure fréquentation ...

ter		PROCHAINS DÉPARTS Gare de LANGOGNE		14:41	
HEURE	DESTINATION	ARRÊTS DÉCOUPÉS	BIKES		
15:36	MARSEILLE-ST-CHARLES	Marseille-St-Charles			
15 min → <b>Multiples exceptions de voyageurs</b>					
15:39	CLERMONT-FERRAND	St-Georges-d'Arzac Brioude			
17:40	LA BASTIDE-ST-LAURENT	La Bastide-St-			
19:53	NÎMES	Villefort Genilhac			

■ Une information un peu optimiste sur les départs en gare de Langogne, ce samedi 25 juin 2011 : le *Cévenol* Clermont-Ferrand - Marseille est en retard, par suite d'affluence exceptionnelle de voyageurs !



Jean-Pierre COMES

Jean-Jacques Faucher en a profité pour annoncer qu'il travaillait sur le dossier d'inscription de la ligne des Cévennes, en vue de son classement au patrimoine mondial de l'Unesco.

On n'a donc pas fini de parler des Cévennes et du *Cévenol*...

### Bibliographie et sites Internet consultés

- BÉJUI Pascal, *Histoire du Rail TransCévenol*, La Régordane, 1991.  
 DAUDONNET H. et MATHIAUD J.-P., *Trains du Centre France*, La Vie du Rail, 2004.  
 LARTILLEUX Henri, *Géographie des Chemins de Fer Français*, tome 1, Librairie Chaix, 1955.  
 Association des Elus pour la défense du *Cévenol* et de la ligne Paris - Nîmes : [www.defense-promotion-cevenol.fr/](http://www.defense-promotion-cevenol.fr/)  
 Mairie de Brioude 43100 Brioude  
 Train touristique des gorges de l'Allier : <http://www.langogne.com/train.htm>  
 TER Languedoc - Roussillon : <http://www.laregion.fr/112-train-express-regional.htm>  
 www.ter-sncf.com/regions/languedoc-roussillon/fr/default.aspx  
 Ter Auvergne : [www.ter-sncf.com/regions/auvergne/fr/default.aspx](http://www.ter-sncf.com/regions/auvergne/fr/default.aspx)

■ Modernisme et alliance des moyens. Deux X 73500 en unité multiple en gare d'Alès, l'un de l'Auvergne, l'autre du Languedoc-Roussillon. 7 mai 2011.

Cet article n'a pu être réalisé que grâce au long et patient travail d'un de nos membres sur place, Philippe Valériano, qui non seulement m'a permis d'utiliser ses écrits, sources, photos et documents, mais a relu et corrigé cet article. Qu'il en soit ici remercié une fois de plus. – J.-P. C.

(18) Il est curieux de constater que le stationnement de la rame du *Cévenol* à Nîmes n'a pas été possible lors des travaux de l'été 2010 sur la ligne de Berre - Pas-des-Lanciers, empêchant l'accès à Marseille. En conséquence, nous avons vu que le terminus provisoire fut Alès au lieu de Nîmes. La mise en service du viaduc de Courbessac doit certainement libérer de quoi garer un diesel et trois Corail, ce qui devient impossible à Marseille. Pas de chance décidément...

(19) Ne serait-ce pas plutôt en raison du cadencement, et pourquoi ce train n'en serait-il pas partie prenante ?



Jean-Paul MASSE

■ Le *Cévenol* pair passe à Luc (Lozère), en ce mois de juin 2011. Mais l'avenir du train paraît devoir encore affronter quelques difficultés...