

ASSOCIATION DE DÉFENSE DU CÉVENOL

RÉUNION DU 19 FÉVRIER 2010 - LANGOGNE

Compte-rendu

La composition du conseil d'administration est rappelée. L'association compte 454 adhérents individuels et une trentaine de collectivités et de groupements. Cela donne à son action un poids incontestable mais implique une responsabilité envers les adhérents : une lettre d'information serait la bienvenue et un site internet est nécessaire.

Il est fait le point sur les informations et les démarches entreprises qui sont analysées. Les réunions téléphoniques ont été plutôt positives et ont suscité des espoirs. Le Préfet de Région Auvergne, Préfet Coordinateur du Massif-Central, s'est montré à l'écoute et bienveillant. L'étude qu'il détenait allait dans le bon sens, favorable à la ligne des Cévennes, notamment quant au fret. En revanche, la réunion à Brioude avec les représentants de SNCF et RFF fut décevante. Elle présentait un calendrier de travaux défavorable, aujourd'hui confirmé :

En 2010 : Pose de traverses à Alès – Tronçon Mende / La Bastide (13 M€ + 1,5 € apportés par RFF) – Travaux sur le tronçon Langeac / Langogne (2 M€ pour les tunnels à l'automne) qui permettront d'ici la fin de l'année un relèvement de la vitesse de 30 à 40 km/h.

En 2011 : Travaux de maintenance entre Langeac et Langogne (3 M€) avec fermeture de la ligne.

En 2012 : Travaux entre Mende et La Bastide (11 M€) avec fermeture de 3 à 4 mois.

En 2013 : Tronçon Alleyras / Monistrol (3M€)

L'aspect positif tient à la communication de ce prévisionnel, ce qui prouve que l'association est utile. La fermeture de la ligne en 2010, qui interviendra à l'automne, ne grèvera pas la saison 2010 du train touristique. L'association réclame des travaux, mais dans le même temps elle soupçonne les responsables, SNCF et RFF, de chercher à nuire au trafic par la fermeture des voies pour travaux pendant de longues périodes, ce qui rendra aléatoire la reprise du train par des usagers qui auront eu recours à d'autres solutions. L'association doit insister sur une meilleure coordination des travaux dans l'objectif de limiter ces fermetures.

Il est fait le point sur le compte en banque de l'association. Il est tenu par le Crédit Agricole de Langogne et sa position est à 7.300 €. Toutefois personne n'a la signature à ce jour. Sont désignés pour la détenir MM FAUCHER, MALAVAL et TEISSIER. L'appel à cotisation doit intervenir rapidement.

Il est fait le point sur le site internet. Sa réalisation serait possible rapidement pour 2.700 €. Il s'agit d'un site simple doté d'un forum. C'est nécessaire car de nombreux mails parviennent déjà. Une personne à Langogne peut être chargée de renseigner le site, à la condition qu'on lui fournisse le matériau. Les informations doivent être validées par le président au préalable. Une offre concrète interviendra prochainement par le prestataire pressenti. Le site devra favoriser l'augmentation des adhésions. Les collectivités ont déjà joué un grand rôle en

distribuant des bulletins d'adhésion. Atteindre le millier serait un signe fort adressé à la SNCF et à RFF, avec un renforcement des adhésions en Haute-Loire, semble-t-il moins nombreuses qu'en Lozère.

Il est procédé à un décryptage des positions adoptées par les gestionnaires SNCF et RFF. Monsieur CLARACO, expert en la matière, livre un exposé dense et argumenté.

Les informations sont prises auprès de la SNCF alors que c'est bien RFF qui gère les voies. Des tranches de travaux sont annoncées sur trois ou quatre ans. Cela prouve que la pérennité de la voie est engagée. En revanche, rien n'est acquis sur la vitesse, qui resterait à 30 ou 40 km/h. On peut en déduire un désengagement de la ligne nationale. En ce qui concerne les prix, il est démontré qu'en France ils sont systématiquement gonflés. Cela permet d'intégrer au coût des travaux des charges qui n'ont rien à voir, y compris le coût des charges liées aux statuts des agents de la SNCF. Ces tarifs abusifs qui ont été calculés sur des moyennes et successivement validés par les présidents de régions concernées ont acquis crédibilité. Outre la globalisation des postes qui rendent illisibles les prix unitaires, ces devis sont majorés par des missions d'assistance et de maîtrise d'œuvre très avantageusement rémunérées.

RFF investit à la condition que les charges d'entretien puissent être fortement réduites immédiatement après. La marge de maintenance a été consommée et on en est désormais au risque réel. Le phénomène est marqué par une gestion de mauvaise qualité, éloignée du pragmatisme de terrain. Ainsi, on a renoncé au réemploi d'éléments des grandes lignes vers les lignes secondaires au profit du neuf. L'objectif est de transférer la gestion des lignes remises en état aux régions. La fermeture des voies pendant les travaux revient au « démontage » de la ligne.

Face à ce constat, des perspectives peuvent être dégagées. On doit insister sur la notion d'aménagement du territoire. La région comporte un certain nombre de gros bourgs où il faut pouvoir se rendre et d'où les habitants doivent également pouvoir aller loin. Une des principales mesures compensatoires est le train de nuit. A cet égard, il serait envisageable pour les régions concernées d'acheter des trains identiques et de les regrouper pour faire de la grande ligne. Le Cévenol est arrêté : c'est un train en correspondance. Il faut faire un Cévenol régional doté des caractéristiques d'une grande ligne. Le concept du TER qui « rabat » vers les grandes lignes SNCF correspond à un « racket » de la compagnie sur les collectivités. Quant au fret, c'est pratiquement terminé. En Languedoc Roussillon, on est passé en quatre ans de 8 millions de tonnes à 4. Les opérateurs ferroviaires de proximité ne sont que quatre à ce jour et une seule licence a été demandée.

La volonté de conserver le statut national de la ligne est toutefois réaffirmée par l'association. Il convient d'agir sur deux plans : une stratégie globale pour l'avenir et une pression constante pour l'amélioration de l'existant. Pour cela un outil de communication est indispensable. Il s'agirait de la vulgarisation d'une étude incontestable. Le cabinet de M. CLARACO fait une offre en ce sens. Le délai de réalisation pourrait être d'un mois et demi. Un des objectifs étant de rechercher un rapprochement avec RFF pour mieux s'opposer à la SNCF car les intérêts des deux acteurs ne sont pas forcément convergents.

Est évoquée une future action le 16 mai 2010 qui correspond au cent quarantième anniversaire de l'ouverture de la ligne Villefort – Langeac. La manifestation devra éviter la muséographie mais se tourner vers l'avenir. Les modalités précises restent à définir.