

**COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ASSOCIATION DES ÉLUS  
POUR LA DÉFENSE DU CÉVENOL  
ET DE LA LIGNE CLERMONT-FERRAND / NÎMES / MARSEILLE  
LE 12 JANVIER 2012 À LANGOGNE (LOZÈRE)**

Cette réunion s'est déroulée en présence de 70 personnes environ.

Étaient excusés :

- Jean-Claude GAUDIN, Sénateur-Maire de Marseille
- Jacques-Bernard MAGNER, Sénateur du Puy-de-Dôme
- René SOUCHON, Président du Conseil Régional d'Auvergne
- Luc BOURDUGE, Vice-président du Conseil Régional d'Auvergne
- Robert NAVARRO, Vice-président du Conseil Régional du Languedoc-Roussillon
- Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Damien ALARY, Président du Conseil Général du Gard
- Jacky VALY, Vice-président du Conseil Général du Gard
- Gérard GAROSSINO, Conseiller Général du Gard
- Jean-Michel SUAOU, Conseiller Général du Gard
- Guy LAGANIER, Conseiller Général du Gard
- Jean-Paul MANIFACIER, Conseiller Général de la Lozère
- Jean-Luc JEAN, Maire de Villefort
- Philippe GAZANION, Maire d'Alleyras
- Pascal ROUSSON, membre du Conseil d'Administration de l'Association

En introduction, Jean-Jacques FAUCHER, Président de l'Association, salue les personnes présentes et leur souhaite, ainsi qu'au Cévenol, une bonne année. Il souligne que c'est un beau combat pour lequel élus et adhérents sont mobilisés. Il rappelle que l'engagement de l'association a permis d'éviter la fermeture d'une partie de la ligne (tronçon Langeac-Langogne), directement menacée il y a quatre ans. Il dit que l'année écoulée a été marquée par des satisfactions mais aussi des déceptions, que l'association se bat contre des attitudes souveraines et qu'il convient de conserver un esprit combatif, résistant et poil à gratter pour protéger la ligne. Il souligne qu'il y a trois interlocuteurs concernés par ce dossier : RFF, la SNCF et l'Etat, et deux partenaires : le Conseil Régional d'Auvergne et le Conseil Régional du Languedoc-Roussillon.

Avant la présentation du rapport moral et d'activités 2011, il note que l'année 2011 a été marquée par 4 points principaux qui ont autant été autant d'engagements en 2011 et le seront encore en 2012 :

- importance de coordonner les travaux entre parties sud et nord de la ligne pour limiter les coupures et interruptions de circulation du Cévenol qui pénalisent les usagers et amputent largement sa fréquentation ;
- vigilance sur la qualité du service (temps de trajet, de correspondance, matériel...) ;
- efforts de prescription commerciale en faveur du Cévenol ;
- suppression annoncée de la desserte Nîmes-Marseille à partir de fin 2012 comme annoncé dans une annexe de la convention des Trains d'Équilibre du Territoire

**1- Rapport moral et d'activités 2011 présenté par Jean DE LESCURE**

**2011 : maintenir une dynamique de progrès et la vigilance**

L'année commence par la campagne d'adhésion 2011. Fin 2011, l'association compte plus de 300 adhérents (particuliers et collectivités confondus) avec beaucoup de renouvellements d'adhésion qui traduisent la fidélité et un soutien réaffirmés à l'association et à ses engagements en faveur de la Ligne des Cévennes et du Cévenol.

Suite au rendez-vous de la fin d'année 2010 organisé par le Préfet du Gard, Jean-Jacques FAUCHER a écrit à Guillaume PEPY, Président de la SNCF, le 1<sup>er</sup> février pour lui demander confirmation des propos tenus à cette occasion par les responsables de la SNCF et de RFF Languedoc-Roussillon, à savoir que :

- le Cévenol demeurera bien un train d'équilibre du territoire entre Clermont-Fd et Marseille à l'avenir ;
- des travaux vont être réalisés sur la partie sud de la ligne suite aux ralentissements mis en place sur deux tronçons à la fin de l'année 2010 ;
- les travaux seront mieux coordonnés entre les parties sud et nord de la ligne pour limiter les interruptions de trafic.

Dans ce même courrier, Jean-Jacques FAUCHER interroge aussi Guillaume PEPY sur la date prévue pour la levée totale des ralentissements dans les gorges de l'Allier.

### **Conseil d'Administration du 6 mai 2011**

A l'occasion de cette réunion, sont mis en exergue 3 points noirs qui fragilisent à court terme le Cévenol :

- 1) menace de voir à partir de décembre 2012 le Cévenol ne plus assurer qu'un Clermont-Fd-Nîmes au lieu d'un Clermont-Fd-Marseille comme mentionné dans une annexe de la convention des trains d'équilibre du territoire ;
- 2) risque éventuel de voir, à compter de cette date, le Cévenol ne plus bénéficier d'un matériel dédié aux trains grande ligne (corail) mais d'un matériel réservé aux TER avec les problèmes de confort et de capacité ainsi engendrés ;
- 3) insuffisance de la politique commerciale de la SNCF en faveur du Cévenol (difficultés à réserver des billets par internet) ce qui pénalise la fréquentation de ce train, son rayonnement et les usagers. En effet, le prix d'un billet pour le Cévenol est sensiblement inférieur (presque deux fois moins cher) à un double billet Clermont-Fd/Lyon et Lyon/Marseille, seule offre proposée clairement jusque là par internet, voire aux guichets.

Un courrier sur ces trois points a été adressé à Guillaume PEPY, Président de la SNCF, ainsi qu'aux Directeurs régionaux Auvergne et Languedoc-Roussillon de la SNCF. Ces courriers ont été adressés en copie aux Présidents et Préfets de Région et aux parlementaires des territoires concernés.

Par courrier du 20 juin, à la demande de Guillaume PEPY, Christophe FANICHET, Directeur de l'activité Intercités à la SNCF, a adressé une réponse à Jean-Jacques FAUCHER, Président de l'association, confirmant qu'effectivement à compter de décembre 2012, la convention des trains d'équilibre du territoire prévoyait que le Cévenol soit limité au parcours Nîmes-Clermont-Fd (et inversement). Dans ce courrier, il est aussi rappelé que le Cévenol n'a pas vocation à changer de statut et rejoindre l'offre TER conventionnée avec les régions.

### **Réunion-débat le 8 juillet à Langeac**

Celle-ci, ouverte à tous, a été organisée pour faire le point avec les dirigeants de la SNCF et de RFF sur la situation actuelle du Cévenol et évoquer son avenir (travaux et devenir de la liaison Nîmes-Marseille menacée à l'horizon 2013).

Cette réunion s'est déroulée en deux parties.

Après la diffusion d'un film, l'histoire de la ligne a été présentée par Emmanuel ANDRE et Jean-Paul PIGNEDE, adhérents, qui ont rappelé son développement puis ses difficultés. Ils ont mis notamment en exergue les efforts de promotion commerciale de la SNCF en sa faveur dans les années 1980 et ont ainsi pu mentionner, en creux, le déficit de communication et de lisibilité actuel dont souffre le Cévenol. Alain PONTOISE, Directeur délégué des TER en Auvergne, a promis la mise en place de promotions commerciales et d'actions de communication pour faire connaître et rengorger la ligne.

Ensuite Guy VISSAC a présenté le train touristique du Syndicat Mixte d'Aménagement Touristique du Haut-Allier dont le succès, chaque été, souligne la beauté de la ligne et son potentiel.

Au vu des spécificités de la ligne (respectueuse de son environnement, située pour partie en zone de moyenne montagne, traversant de nombreux ouvrages d'art qui sont autant de « prouesses techniques »), Jean-Jacques FAUCHER a indiqué que l'association pourrait envisager d'effectuer une demande de classement au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Il a indiqué que les 5 trains actuellement inscrits, qui traversent eux aussi, dans des zones accidentées, de nombreux viaducs et tunnels, présentaient des similitudes avec le Cévenol.

La deuxième partie a vu les interventions d'Olivier GUYOMARCH, directeur des ventes des TET (Trains d'Equilibre du Territoire), d'Alain PONTOISE, directeur délégué des TER en Auvergne, de Lilian CARLE, responsable RFF Auvergne, et Luc BOURDUGE, Vice-président du Conseil Régional d'Auvergne en charge des transports.

Les travaux à venir ont été évoqués avant que la question sensible de l'avenir de la desserte Nîmes-Marseille ne soit abordée. L'argument des autorités ferroviaires (surcharge de la gare Saint-Charles à Marseille en raison du trafic Rhin-Rhône) pour justifier que le Cévenol n'assurerait plus cette desserte à compter de décembre 2012 a provoqué de vives contestations de la part des élus et de certains membres de l'assemblée. Il a été ainsi dit qu'il n'y avait que 6 trains sur cette section du territoire quand Luc BOURDUGE a souligné qu'il était incohérent de supprimer la liaison la plus fréquentée. Guy MALAVAL faisait part lui de ses craintes de voir la ligne progressivement rabotée et qu'on finisse par se retrouver avec un TER qui ne ferait plus que Langeac-Langogne. Le Directeur des ventes des TET a alors indiqué « *on va travailler pour que l'on puisse garder Marseille mais je ne peux rien promettre* ».

Le manque d'informations sur le Cévenol pour la clientèle a aussi été mis en avant alors qu'un billet Clermont-Fd/Nîmes/Marseille est presque deux fois moins cher qu'un billet Clermont-FD/Lyon/Marseille. Le représentant de RFF a, lui, indiqué qu'il était nécessaire qu'il y ait de gros travaux et que la ligne soit ponctuellement coupée pour à venir à bout des ralentissements, ces coupures n'excluant pas le Frêt. Ce sera notamment le cas entre Langeac et Langogne, début 2013.

Au final, il est apparu que l'avenir global du Clermont-Fd-Nîmes ne semblait pas compromis.

### **Démarches contre la suppression annoncée de la desserte Nîmes-Marseille à partir de décembre 2012**

Suite à la réunion du 8 juillet à Langeac et la confirmation de la suppression de la liaison Nîmes-Marseille à compter de décembre 2012 et donc d'une partie importante du parcours du Cévenol, l'Association a écrit à Guillaume PEPY, Président de la SNCF, et Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, pour leur demander de rouvrir le dossier et de revenir sur cette décision. Dans ces courriers, il est signalé qu'une telle mesure serait un recul pour le Cévenol et serait contraire à l'objectif d'amélioration des Trains d'Equilibre du Territoire fixé par la convention du même nom (qui comprend le Cévenol).

Dans un souci d'efficacité et pour faire porter son message, l'Association a notamment adressé une copie de ces courriers aux parlementaires des régions concernées (Auvergne, Languedoc-Roussillon et Provence Alpes Côte d'Azur).

Dans une réponse en date du 20 octobre, de même nature que celle du cabinet de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, la Direction Nationale de la SNCF indique que le recentrage du Cévenol sur le parcours Clermont-Fd-Nîmes en décembre 2012 s'explique par la saturation probable du trafic en gare de Marseille. Il est ajouté que la vocation du Cévenol est de désenclaver le sud du Massif-Central, entre Clermont-Fd et Nîmes, et que la densité des circulations TER et autres (Teoz par exemple) offre au départ de Nîmes, en direction de Montpellier et de Marseille, des possibilités intéressantes de correspondance. Dans ce courrier, il est aussi rappelé que le Cévenol n'a pas vocation à changer de statut et rejoindre l'offre TER conventionnée avec les régions.

### **15 septembre : réunion à Paris avec Guillaume PEPY (Président de la SNCF) et Hubert DU MESNIL (Président de RFF)**

En tant que Maire de Brioude, Jean-Jacques FAUCHER a participé aux côtés d'autres élus auvergnats (parlementaires, président du Conseil Régional, présidents de Conseil Général, maires des principales villes concernées...) à une réunion à Paris dont l'ordre du jour portait sur la Gare de Bercy, comme nouveau lieu de départ et d'arrivée des TEOZ Clermont-Fd-Paris. Au cours de cette réunion, les élus auvergnats ont dit leur opposition à une telle décision, défavorable pour les usagers, l'Auvergne et Le Massif-Central ; ils ont plaidé pour le maintien de la Gare de Lyon.

A l'issue de cette réunion, Jean-Jacques FAUCHER a « endossé sa casquette » de Président de l'Association des Elus pour la Défense du Cévenol et interpellé Guillaume PEPY sur la suppression annoncée de la liaison Nîmes-Marseille à partir de décembre 2012. Celui-ci a proposé d'organiser rapidement un rendez-vous à ce sujet avec l'Association.

### **Soutien à la manifestation de l'Association des Usagers de la SNCF du Gard le 1<sup>er</sup> octobre à Alès**

Avec le soutien de l'Association des Elus pour la Défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Fd-Nîmes, l'Association des Usagers de la SNCF du Gard et des départements limitrophes a organisé, suite à la fermeture durant tout cet automne de la desserte Alès-Nîmes, **une manifestation en Gare d'Alès le 1<sup>er</sup> octobre.**

Cette manifestation a été l'occasion de militer pour la réhabilitation de la ligne de Bessèges, la massification des travaux pour remettre à niveau les infrastructures, des travaux de nuit pour l'entretien courant, une communication renforcée en amont avec les élus et associations.

Ont été aussi mises en avant d'autres revendications partagées avec l'Association des Elus pour la Défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Fd-Nîmes : développement et promotion de cet axe ferroviaire alternatif, maintien dans les années à venir d'une liaison Clermont-Fd-Marseille pour le Cévenol, rétablissement de meilleures vitesses de circulation sur certains tronçons, matériel de qualité et conforme au statut de train grande ligne du Cévenol, meilleure visibilité de l'offre commerciale sur internet...

### **Intervention auprès de Christian BOURQUIN dans le cadre du contrat de projet Etat-Région Languedoc-Roussillon (2007-2013) fin septembre**

Dans un courrier en date du 28 septembre, l'association appelle l'attention du Président du Conseil Régional de Languedoc-Roussillon sur l'intérêt d'allouer les crédits encore mobilisables dans le cadre de ce plan - pour sa partie ferroviaire - à la section Alès-Langogne. Celle-ci étant d'ailleurs jugée prioritaire par l'Etat (Secrétariat Général pour les Affaires Régionales Languedoc-Roussillon) parmi les 5 opérations réalisables.

Dans sa réponse en date du 2 novembre, Christian BOURQUIN rappelle l'attachement de la Région Languedoc-Roussillon à l'axe ferroviaire du Cévenol et indique qu'il a proposé à l'Etat, dans le cadre du projet Etat-Région, que les travaux sur les axes Alès-Langogne et Carcassonne-Quillan soient lancés sans attendre, selon la clef de financement habituelle (1/3 Etat, 1/3 Région et 1/3 RFF). Christian BOURQUIN précisait dans son courrier être dans l'attente d'une réponse formelle de l'Etat tout en ajoutant qu'il ne manquerait pas d'en informer l'association.

### **Rendez-vous à Paris avec la Direction Nationale de la SNCF le 23 novembre**

Le 23 novembre, Jean-Jacques FAUCHER (Maire de Brioude et Président de l'Association des Elus pour la Défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Fd-Nîmes), Guy MALAVAL (Maire de Langogne et Vice-président de l'Association des Elus pour la Défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Fd-Nîmes) et Emmanuel ANDRE (adhérent de l'association) ont rencontré à Paris Christophe FANICHET (Directeur National de l'Activité Intercités) et Bernard BOLOT (Directeur Délégué Centre-Est des Intercités).

Au cours de ce rendez-vous, quatre points principaux ont été abordés :

1) Suppression de la desserte Nîmes-Marseille à compter de décembre 2012 : la limitation du parcours du Cévenol de Clermont-Fd à Nîmes a été confirmée. L'Association des Elus pour la Défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Fd-Nîmes s'oppose à cette décision défavorable pour les usagers et qui pourrait laisser craindre demain une régionalisation de cette ligne et par conséquent, peut-être, la fin d'une liaison directe entre Clermont-Fd et Nîmes.

2) Efforts de promotion de la SNCF en faveur du Cévenol : il a été indiqué que l'itinéraire pour Marseille via Nîmes est accessible sur le site Voyages-sncf.com où l'on trouve les horaires avec les gares desservies et le prix. Précisons toutefois que le Paris-Clermont-Fd-Marseille n'apparaît que si l'on précise via Clermont-Ferrand et donc, une fois de plus, que la visibilité est loin d'être optimale, contrairement à celle du TGV Paris-Lyon-Marseille. Il a été aussi précisé que la faisabilité d'un guide reprenant les différentes lignes qui desservent le Massif-Central (Bordeaux-Lyon, Nantes-Lyon, Clermont-Ferrand-Béziers et Clermont-Ferrand-Marseille) serait étudiée. La SNCF a précisé qu'elle pouvait procéder, sous réserve d'un financement par le Conseil Régional, à l'installation en gare de La Bastide (Lozère) d'un distributeur qui nécessite une présence humaine et permet d'imprimer des billets TER. Suite à cela, l'association a demandé à ce que ce distributeur, déjà implanté, soit remplacé par un distributeur de billets (BLS) qui permet d'imprimer des billets TER mais aussi des billets pour les trains grande ligne (dont le Cévenol).

3) Amélioration du service : la SNCF étudiera l'opportunité d'augmenter, au vu des besoins, le nombre des voitures les vendredis et dimanches.

4) Travaux 2012 : la SNCF a confirmé la poursuite de travaux sur la ligne des Cévennes en 2012. Si l'association se félicite de cet engagement, nécessaire pour poursuivre l'indispensable amélioration de l'infrastructure ferroviaire, elle déplore une nouvelle fois le manque de coordination entre les travaux programmés au Sud et ceux qui le seront au Nord. Résultats : plusieurs fermetures de la ligne tout au long de l'année. L'Association des Elus pour la Défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Fd-Nîmes va militer pour un meilleur calendrier des travaux, moins pénalisant pour les usagers.

### **L'Association encore à Paris le 11 décembre 2011 !**

Les élus auvergnats rassemblés dans l'association Signal d'Alarms s'étaient donné rendez-vous à Paris en Gare de Lyon le 11 décembre à la veille de la mise en place du cadencement, défavorable à de nombreuses villes auvergnates. Mais cette manifestation était avant tout l'occasion de dire leur opposition à la Gare de Bercy, comme lieu d'arrivée des TéoZ Paris-Clermont. Cette question intéressant directement les usagers du Cévenol, l'association des élus pour la défense du Cévenol était présente grâce à certains de ses adhérents parisiens. La présence de la banderole de l'association n'est pas passée inaperçue aux yeux des nombreux médias présents ce jour là.

### **Travaux été 2012**

Suite à une réunion RFF/SNCF avec les associations d'usagers à Montpellier le 19 décembre et les informations qui lui sont remontées, l'association est intervenue dans la foulée notamment auprès des directions régionales de RFF et SNCF Languedoc-Roussillon et du Conseil Régional de Languedoc-Roussillon pour demander le décalage à l'automne des travaux prévus l'été prochain entre Alès et Génolhac du 23 juillet au 2 septembre en pleine période touristique et de circulation du train des Gorges de l'Allier.

Il a été indiqué que, selon les informations fournies par RFF, il était tout à fait possible de décaler ces travaux à l'automne au moment même où des opérations seront aussi programmées sur la partie nord de la ligne. Il a été ajouté qu'une telle organisation plus rationnelle permettrait en effet de limiter les fermetures et coupures de circulation qui pénalisent fortement la ligne, le Cévenol et les usagers. En conclusion, il a été mentionné l'intérêt pour toutes les parties (pour les usagers comme pour la SNCF notamment en tant qu'exploitant commercial) de mieux coordonner les travaux entre les parties sud et nord de la ligne.

L'association a appelé l'attention des préfets et parlementaires des régions concernés (Auvergne, Languedoc-Roussillon + Bouches du Rhône) sur ce sujet.

**En définitive, maintien de la desserte Nîmes-Marseille en 2013 et les années suivantes, meilleure coordination des travaux entre sud et nord pour limiter les fermetures de la ligne et les coupures de circulation, efforts de promotion commerciale à mener de la part du SNCF et amélioration du service (matériel, temps de trajet, temps de correspondance à Clermont-Fd) auront été en 2011 les principaux points d'engagement de l'association. Celle-ci se réjouit de constater que, grâce à des travaux réguliers, l'avenir du Clermont-Nîmes dans sa globalité ne semble pas aujourd'hui menacé. La SNCF, dans un de ses courriers adressé à l'association, a d'ailleurs indiqué que le Cévenol n'a pas vocation à changer de statut et rejoindre l'offre TER conventionnée avec les régions.**

En conclusion, Monsieur DE LESCURE indique que pour être entendu, il faut gêner, donc se mobiliser et être vigilant. Il note aussi que les travaux sont encourageants mais qu'ils pénalisent la fréquentation.

## **2 – Rapport financier présenté par Michel TEISSIER**

Le total des recettes (provenant principalement des adhésions ou de subventions) s'élève à 5357 €. Le total des dépenses s'élève à 549,43 €.

Pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2010 au 31 décembre 2011, l'association présente donc un solde positif de 4807,57 €.

Michel TEISSIER observe que les dépenses ont été peu nombreuses en 2011 mais qu'il convient de conserver un « matelas » pour régler des expertises éventuelles et autres missions pour contrer RFF et la SNCF.

## **3- Election du Conseil d'Administration**

La moitié du Conseil d'Administration à renouveler est réélue : Max ROUSTAN, Guy VISSAC, Michel TEISSIER, Jean-Michel SUAU, Bruno DEPALLE, Henri SABATIER et Xavier BOUSSET.

Jean-Jacques FAUCHER précise que le nombre des membres du Conseil d'Administration n'est pas limité et que d'autres volontaires peuvent se présenter.

C'est le cas d'André RASSERIE et de Stéphane COUTURIEUX qui sont tous les deux élus.

Liste de l'ensemble du Conseil d'Administration avec en gras les membres du bureau :

Conseil d'Administration : **Jean-Jacques FAUCHER (Président), Guy MALAVAL (Vice-président), Max ROUSTAN (Vice-président), Guy VISSAC (Vice-président), Jean DE LESCURE (Secrétaire), Michel TEISSIER (Trésorier)**, Bruno DEPALLE, Philippe GAZAGNON, Henri GALINIER, Jean-Claude CHAZAL, Jean-Michel SUAU, Pascal ROUSSON, Xavier BOUSSET, Henri SABATIER, Jean-François TARDIEU, André RASSERIE et Stéphane COUTURIEUX.

#### 4 – Questions diverses

L'Association décide à l'unanimité d'adopter la motion suivante qui sera adressée aux médias des régions Auvergne et Languedoc-Roussillon et aux autorités concernées (Etat-SNCF-RFF) :

- ❖ Vu l'importance du Cévenol et de la ligne des Cévennes pour les usagers, le désenclavement, l'activité économique (fret) et la fréquentation touristique des territoires desservis ;
- ❖ Vu que le ferroviaire est en matière de transport une priorité du Grenelle de l'Environnement et que le Cévenol et la ligne des Cévennes peuvent participer directement au désengorgement des voies routières de la Vallée du Rhône à travers le fret notamment ;
- ❖ Vu les problèmes qui persistent pour le Cévenol (programme de travaux non coordonnés entre parties sud et nord pour l'heure en 2012, qualité du service insuffisante, déficit de visibilité et de promotion commerciale, suppression annoncée de la desserte Nîmes-Marseille fin 2012) alors même qu'il fait partie de la convention des Trains d'Equilibre du Territoire (2011-2013) qui a pour objectif de garantir l'avenir des liaisons ferroviaires d'équilibre du territoire assurées par les trains ex *Corail, Intercités, Téo*z et *Lunéa* ;

L'Association des Elus pour la Défense du Cévenol et de la ligne Clermont-Fd-Nîmes-Marseille, lors de son Assemblée Générale du 12 janvier 2012 :

- **RAPPELLE** son attachement au Cévenol et à la ligne des Cévennes, importants pour le Massif-Central ;
- **DEMANDE** que des mesures soient prises pour améliorer le service, la fréquentation du Cévenol et assurer son avenir.

Aussi, l'Association des Elus pour la Défense du Cévenol et de la ligne Clermont-Fd-Nîmes-Marseille :

- ✓ **EXIGE** une vraie coordination des travaux entre parties sud et nord de la ligne, comme en 2011, et **DEMANDE** que les travaux prévus l'été prochain entre Alès et Génolhac, en pleine période touristique, de forte fréquentation, soient décalés à l'automne prochain, période à laquelle des opérations sont programmées sur la partie Nord de la ligne. Une telle organisation, plus rationnelle, permettrait en effet de limiter les fermetures et coupures de circulation qui pénalisent fortement la fréquentation du Cévenol, la ligne et les usagers. Elle permettrait aussi la circulation du train touristique des Gorges de l'Allier.
- ✓ **EXIGE** que le Cévenol, TET, reste un train national et **S'INSURGE** contre toutes les dispositions qui dégradent le service et mettent en danger le statut de train grande ligne du Cévenol.

En conséquence, l'Association :

- **EXIGE un meilleur horaire de correspondance à Clermont-Ferrand, l'horaire actuel offrant un temps de correspondance très bref qui, en cas de retards même légers du Cévenol ou du Téo, ne permet pas aux usagers de bénéficier de la correspondance pour Marseille ou Paris.**

- **EXIGE que les conditions de transport proposées aux usagers soient de meilleure qualité avec :**

- un matériel roulant (Corail) conforme au statut de Train d'Equilibre du Territoire du Cévenol et non pas comme souvent un matériel normalement dévolu au TER ;

- un nombre de voitures en rapport avec la fréquentation du Cévenol ;

- un temps de parcours amélioré avec un relèvement des vitesses une fois les travaux réalisés ;

- la disparition des incidents qui conduisent à des retards, voire à la suppression de trains sans que les usagers n'en soient, de manière inadmissible, informés.

- **EXIGE des efforts de promotion commerciale et des actions de communication en faveur du Cévenol. Aujourd'hui, le Cévenol souffre d'un déficit de visibilité et d'informations aussi bien sur internet que dans les gares.**

- **EXIGE le maintien de la desserte Nîmes-Marseille en 2013 et les années suivantes. L'argument d'une gare Saint-Charles surchargée avancé pour justifier pareille décision est vivement contesté de la part des spécialistes ferroviaires, seuls 6 trains circulant sur cette section de territoire dans le créneau horaire encadrant le sillon réservé au *Cévenol*.**

- **EXIGE EN CONCLUSION que l'Etat, autorité organisatrice des transports, donne les moyens à RFF d'entreprendre les travaux nécessaires sur la ligne et exige de la SNCF qu'elle respecte l'objectif de maintien et de redynamisation des TET (Trains d'Equilibre du Territoire) fixé par la convention du même nom et que le Cévenol demeure donc à l'avenir un train grande ligne entre Clermont-Fd et Marseille.**

**L'Association des Elus pour la Défense du Cévenol et de la ligne Clermont-Fd-Nîmes-Marseille reste très déterminée dans ses revendications et prendra des dispositions en 2012 pour obtenir satisfaction.**

Ensuite, un certain nombre de participants prennent la parole :

Parmi ceux-ci, un cheminot de Langogne indique qu'on s'achemine vers une programmation des travaux à l'automne tant sur la partie sud que sur la partie nord de la ligne pour l'année 2012. Il signale également que la décision de la SNCF de ne pas relever les vitesses après les travaux, en 2013, et mentionne que 100 voitures corail devraient être modernisées par la SNCF.

Guy VISSAC insiste sur la nécessité d'un regroupement des travaux l'automne prochain, la programmation actuelle des travaux cet été entre Alès et Génolhac empêcherait la circulation du train touristique des Gorges de l'Allier.



La suggestion de l'organisation d'une prochaine manifestation est avancée.

Jean-Claude CHAZAL indique que la Région Languedoc-Roussillon serait favorable à un décalage des travaux prévus pour l'été prochain entre Alès et Langogne à l'automne. Il souhaiterait savoir ce qui a été fait en faveur du Cévenol dans le cadre de la convention des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) signée fin 2010. Il s'inquiète d'une possible régionalisation du Cévenol.

Jean-Jacques FAUCHER précise qu'il faut intervenir davantage auprès de l'Etat sur cette question (maintien du statut de TET du Cévenol).

Une personne de l'assistance mentionne que la Gare Saint-Charles de Marseille ne sera pas surchargée en 2013 et donc que cet argument de la SNCF pour supprimer la desserte Nîmes-Marseille ne tient pas. Il met en avant la question des manœuvres en gare qui est le point le plus problématique.

André RASSERIE, ancien ingénieur-divisionnaire de la SNCF, à l'origine de la création du Cévenol en rames Corail de Paris à Marseille, donne des informations techniques qui permettraient de pallier cette difficulté. Il indique faire régulièrement des comptages et a dénombré ainsi un vendredi 220 voyageurs dans le Cévenol, entre Nîmes et Clermont-Fd.

Le problème du temps réduit de correspondance à Clermont-Fd est mis en avant.

Suite à une intervention, Jean-Jacques FAUCHER signale que la LGV Paris-Orléans-Clermont-Fd-Lyon donnera plus de pertinence à la ligne des Cévennes et devrait lui amener de nouveaux clients.

**Fait à Brioude, le 17 janvier 2012**

**Jean-Jacques FAUCHER**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Jacques Faucher', written over a horizontal line.

**Président**

## **ANNEXE – EN CONCLUSION...**

La mise en place du cadencement ainsi que la limitation du parcours du *Cévenol* prévue à Nîmes dès 2013 est du ressort exclusif de **RFF** et de la Direction générale de la **SNCF**. Les décisions de ces deux entreprises sont relayées au niveau régional par leurs directions régionales respectives.

Nous sommes là dans le cadre de **deux entreprises publiques qui prennent leurs décisions directement avec le Ministère des Transports**, donc le gouvernement.

**La convention sur les « Trains d'Équilibre du Territoire »** (TET), signée pour trois ans jusqu'en 2013, **aurait donc été mise en place pour permettre à la SNCF de s'en "débarrasser" à l'échéance**, pour qu'ensuite l'ouverture à la concurrence et l'appel d'offres qui sera lancé en conséquence voient la SNCF ne pas faire acte de candidature sinon par une filiale.

Pour arriver à ce résultat **il faut que la fréquentation et la production soit la plus mauvaise possible**, et que la production entre Clermont-Ferrand et les autres axes soit coupée par des correspondances rendues aléatoires.

Ainsi une structure, quelle qu'elle soit, continuera d'assurer l'exploitation de ce train sous la dénomination « *CÉVENOL* » mais n'en n'aura plus la fonction, mettant ainsi en danger l'avenir même de la *Ligne des Cévennes* qui est dans le collimateur des **9000 km de voies ferrées menacées de fermetures**, que les Assises Nationales du ferroviaire ont annoncé en conclusion par la voix de la Ministre Nathalie Kosciuzko-Morizet.

---

**Voici en résumé le "plan de bataille" mis en place par la SNCF et son ministère de tutelle...**