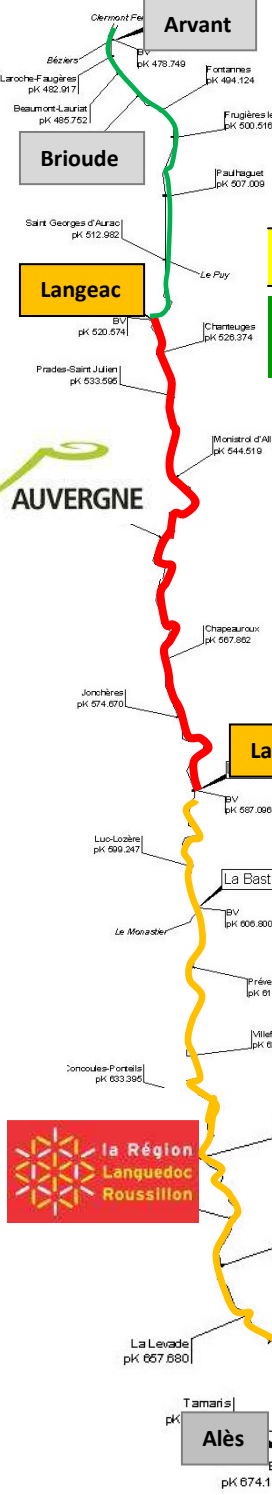




Paris - Clermont Ferrand - Arvant - Brioude - Langeac ↔ Langogne - Alès - Nîmes - Marseille

## Infrastructure : Rapport d'étape Langogne 29 Novembre 2013



Un service d'aménagement du territoire indispensable et une mobilisation exemplaire pour le sauver :

Une forte cohérence dans la mobilisation citoyenne a permis d'exercer une pression constante mais mesurée afin que les décisions de sauvegarde de l'infrastructure aboutissent aux correctifs qui font que le tronçon Arvant – Alès soit aujourd'hui pérennisé. Les actions coordonnées avec efficacité ont permis d'obliger l'Etat et ses services à intervenir sur la partie interrégionale de cet itinéraire. Si au Nord, la desserte vers le Puy en Velay justifiait l'investissement du Conseil Régional d'Auvergne, ce n'est qu'une politique volontariste qui l'a engagé vers Langeac et Langogne. Cette opiniâtreté a contribué à sauvegarder la ligne en une période où ce résultat n'était pas assuré. Au début des années 2000, la sécurité pouvait être prétexte à débloquer en urgence des budgets de remise en ordre. Cependant, les difficultés budgétaires ont été traduites dans les faits par des interruptions de services sur certaines lignes du Massif Central qui n'ont pas eu la chance de mobiliser adroitement les citoyens. C'est en particulier le cas de Volvic – Lapeyrouse et de Aygrande Merlines – Montluçon. Ces lignes n'ont aujourd'hui aucun espoir de réhabilitation. La section de liaison entre Auvergne et Limousin semblait hélas aussi glisser inéluctablement vers ce scénario. Au Sud, en Languedoc Roussillon, malgré de fortes mobilisations, Alès – Bessèges a vu également les circulations interrompues. Ce rappel donne toute la mesure de l'efficacité des actions initiées par l'association des élus pour la défense du train « Le Cévenol ». Cette mobilisation, loin de perdre de son ampleur année après année, le mouvement a été rallié par d'autres collectifs qui ont apporté leur soutien à la ligne des Cévennes et renforcé la crédibilité de l'action.

La logique dans la démarche a également permis ce résultat. En effet le chemin de fer est un couple entre une infrastructure et ses trains. Pour sauver les services ferroviaires, il fallait tout d'abord sauver l'infrastructure. En 2010, l'interdiction brutale du trafic fret affaiblissait la justification de l'ouvrage qui se résumait aux seuls services voyageurs TER. Cette interdiction de circuler pour le train de fret avait été provoquée par une dégradation de la voie dont la limitation de vitesse à 30 km/h était responsable. En imposant des contraintes trop importantes sur le nivellement des courbes, des défauts de géométrie ont abouti à une interdiction de circuler pour le fret. Ce ne fut qu'au prix d'une intervention coordonnée de l'association des élus que l'enveloppe de crédits de l'Etat a été utilisée et ainsi les travaux correctifs ont pu permettre la reprise des services fret. Cette mobilisation a aussi été nécessaire pour éviter une diminution des dévers de la voie qui auraient figé la vitesse à 30 km/h. Une telle intervention contraire à une reprise des vitesses normales aurait pu devenir irréversible et entraîner des temps de parcours dissuasifs.

Au niveau des très bonnes nouvelles, il faut signaler la mise en service au Sud, du BAPR sur Alès – Nîmes et la mise en service du viaduc de Courbessac qui permet une arrivée ou une sortie directe de Nîmes sans rebroussement. Le gain de temps de l'arrivée directe à qui permet de masquer partiellement les mauvaises performances de l'infrastructure au Nord.



Suite à une instabilité d'ouvrage générant la chute d'un rocher sur une zone non pourvue de détecteurs de chutes de pierres, le responsable de l'infrastructure, RFF, décida en 2009 d'appliquer une mesure de précaution exceptionnelle. Cette mesure consistait à mettre en place une limitation de vitesse très contraignante à 30 km/h sur un tronçon inhabituellement long pour les trains TER et TET (Trains d'Equilibre du Territoire) qui y circulent. Cette mesure ayant pour conséquence un allongement du temps de parcours de 55 minutes et une restriction drastique du débit global de la ligne. Ce tronçon contraint de 42 kilomètres situé entre Langogne et Langeac devenait la principale cause de la forte détérioration des performances du service et donc de son attrait. **RFF a respecté ses engagements avec un programme de travaux pluriannuel de consolidation des ouvrages qui a permis une remontée de la vitesse en 2013 au nord de Monistrol d'Allier et à 40 km/h au Sud. La Région Auvergne a participé à ces dépenses conformément à ses engagements.**

## Relevé de l'état des lieux

Voyageurs	AUTOR		V160	V140	V120	HLP			
	X 72500 AGC	Autres Autor. X 73500							
Messageries							ME 100		
Marchandises							MA 100	MA 90	MA 80
Langogne.....	75	75	75	75	70	70	70	70	60
Pancarte Km 578,7.....									
Chapeauroux.....									
Alleyras.....	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Monistrol d'Allier.....									
Chanteuges.....	75	75	70	70	70		70	70	70
Langeac.....	80	80	80	80	80				

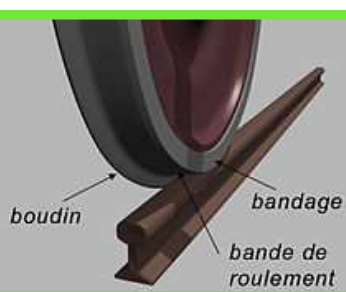


### Réponse du Secrétariat d'État aux transports publiée dans le JO Sénat du 31/12/2009 - page 3076

La ligne des Cévennes reliant Clermont-Ferrand et Nîmes supporte, sur sa section centrale, entre Saint-Georges-d'Aurac et Langogne, un trafic faible : environ 3 allers et retours pour 100 voyageurs quotidiens et une moyenne d'1 aller et retour de fret. Cette ligne est dégradée et des incidents ont récemment affecté les ouvrages d'art. Malgré un entretien quotidien qui permet de maintenir les vitesses de circulation à 30 km/h environ, un risque d'interruption des circulations existe à court terme. Le contrat de projets État-région (CPER) et le plan rail Auvergne permettent d'assurer la pérennité de la section nord de la ligne, entre Clermont-Ferrand et Saint-Georges-d'Aurac, pour un montant d'environ 40 millions d'euros. Les 10 millions d'euros prévus au CPER sur la section sud, Langogne - Alès, permettent de maintenir la ligne à moyenne échéance. En revanche, la question de la pérennité de la section centrale de cette ligne se pose à court terme. Réseau ferré de France (RFF) estime que seuls des travaux lourds permettraient sa pérennisation : au-delà de 2010, les besoins seraient de l'ordre de 80 millions d'euros sur la seule section centrale. Le plan rail Auvergne prévoit de consacrer 13 millions d'euros de travaux d'urgence. À court terme, 23 millions d'euros d'investissement et de renouvellement sont donc programmés sur les tronçons central et sud de la ligne. 5 millions d'euros ont été engagés cet automne pour des travaux en tunnel : confortement des voûtes dans les tunnels de Saint-Etienne et de Roquefort-en-Auvergne suite à une chute de rochers en 2008, remplacement de rails, de ballast et de traverses dans les tunnels de Bazaux, la Molette, Fossats, la Bégude et Ners sur la partie languedocienne. Ces travaux ont nécessité la fermeture de la ligne en septembre et octobre 2009. Le programme technique de la poursuite des travaux est en cours. En outre, RFF élabore actuellement un plan d'action qui devra être approuvé par les cofinanceurs pour utiliser au mieux l'enveloppe financière prévue. Des travaux sont envisageables pour 2010. Afin de garantir la sécurité des circulations, une limitation de vitesse à 30 km/h a été mise en place en décembre 2008 sur le secteur Langeac-Langogne. Les travaux de sauvegarde prévus à court terme par RFF devraient permettre de relever cette limitation de vitesse à 40 km/h au minimum. Cette mesure permettra de fiabiliser les circulations, d'améliorer les horaires des trains et de palier les défauts de verrouillage des portes à faible vitesse pour les trains n'ayant pas les fonctionnalités de sécurité modernes. Les travaux de rénovation des voies, notamment sur le tronçon Langeac - Langogne, modifient le type de desserte offert entre Clermont-Ferrand et Nîmes. La SNCF poursuit néanmoins la desserte commerciale de la ligne : tous les trains continuent à circuler, l'exploitation ayant été adaptée aux contraintes résultant de l'état des infrastructures et de la réalisation des travaux.

Les interventions initiées par l'association ont permis d'obtenir à la fois la mise en œuvre du programme des travaux et cela dans une enveloppe budgétaire plus accessible que les premières estimations prises avancées par RFF. La sécurisation de ce plan est venue du classement du train « Le Cévenol » dans la liste des Train d'Equilibre du Territoire pour le parcours Clermont-Ferrand - Marseille. Il en ressort hélas que les travaux de remise en ordre de la voie ont été contrariés par les faibles vitesses de circulation entraînant des usures préoccupantes sur les rails. **Ces éléments valident l'erreur commise par RFF en imposant des circulations limitées à 30 km/h.**





Une vitesse plus élevée des convois aurait permis, grâce à la conicité des boudins de roues, d'alléger l'effort sur le rail intérieur des courbes. La vitesse optimale d'exploitation se situe dans l'équilibre des efforts entre les deux rails de la voie. Une vitesse de 50 à 60 km/h est pertinente sur ce tracé de voie.

Vue de champignons de rails dégradés par fluage du métal



## Une coordination des travaux avec la partie sud



Sur la ligne Nîmes-Langogne, RFF a réalisé des travaux d'investissement pour un engagement financier de 7.4M€ sur ces quatre dernières années :

- o opérations de remise en état des voûtes de 8 tunnels ;
- o une importante opération de renouvellement des rails et de la voie dans 5 tunnels entre Alès et La Bastide.

Ce montant vient en complément des 6,5 M€ annuels alloués à l'entretien courant.

Les interventions de l'association des élus pour la défense du train « Le Cévenol » sont aussi à l'origine de la coordination des travaux sur l'ensemble de l'itinéraire à des dates communes. Il est important de constater que pour cette ligne, RFF a systématiquement abondé les budgets nécessaires pour mener à bien la programmation des travaux indispensables au renforcement et à la remise en ordre de la voie ferrée.

Trois remarques sont à mentionner :

- 1- Sur une ligne à gestion homogène comme ce fut le cas pour l'itinéraire considéré, ce n'est pas le clivage par Région imposé par la naissance de RFF qui a créé un clivage du niveau de qualité des composants, mais les référentiels utilisés. Donc la Région de Montpellier qui a maintenu la vitesse nominale moyennant un contrôle de solidité plus vigilant a pris une décision sûre et confirmée.
- 2- RFF Montpellier annonce consacrer 6.5 M€ annuels pour l'entretien courant. Une somme équivalente doit être aussi disponible en Auvergne. C'est l'affectation de ce montant qui doit faire diverger l'entretien.
- 3- Sur la partie Auvergne, c'est le renoncement à l'entretien qui est responsable de la dégradation accentuée de la ligne.
- 4- **Les décisions de réduire à 30 puis de ne remonter qu'à 40 km/h les vitesses des convois en Auvergne ont amplifié la dégradation de la voie.**

Dès lors, RFF qui a prévu de remplacer du rail ne fait que son devoir pour compenser les dégradations accentuées par ses décisions depuis 2009. L'opération semblant programmée pour 2014, il semblerait normal que la charge incombent aux consorts RFF Rhône – Alpes et SNCF Infra responsables de ces dégradations.

## Pourquoi remonter la vitesse ?

**Les conséquences liées à la limitation de vitesse, demandent de rappeler et de confirmer deux remarques émises en Avril 2010:**

1. Le passage en courbes à dévers prévus pour des vitesses plus élevées transfère le poids du train sur le rail intérieur et détériore le rail.
2. Enfin, le référentiel de maintenance de la voie n'est pas du tout le même pour une circulation à 30 km/h que pour sécuriser les convois à 70 km/h et plus. L'économie réalisée à court terme par un entretien réduit jusqu'à, usure de la réserve de maintenance de l'installation, laisse présager lors d'un retour à des vitesses de base plus élevées une remise en état très lourde, allant certainement jusqu'au RVB (Renouvellement Voie et Ballast).

**Le constat actuel valide l'exactitude du diagnostic de 2010 et ne peut que crédibiliser les observations et préconisations qui avaient été émises.**

**En conservant les horaires actuels, autoriser 50 km/h sur le secteur le plus contraint peut générer une marge de régularité intéressante.**

Il suffira provisoirement de retenir le train arrivé en avance. Ce dispositif minimisera les usures et permettra de circuler sur la partie sud avec un horaire fiabilisé.

# Les conséquences à tirer des travaux de sauvegarde

L'ensemble des correctifs de ligne prévus ont été effectués conformément aux engagements pris. Cependant, si ces remises en ordre concernent les désorganisations engageant la sécurité, ce traitement curatif n'a pas été jusqu'à régler l'origine de ces problèmes. Le constat fait ressortir que les drains et fossés n'ont souvent pas été remis convenablement en service. Les parties de linéaires n'étant pas directement en contact avec la voie n'ont pas fait l'objet de traitement préventif. Il en est ainsi des dessus de tunnels et de galeries de faible profondeur qui n'ont pas été dévégétalisés. **Les procédures curatives engagées, si elles stabilisent l'ouvrage sur du court terme, vont nécessiter des interventions régulières qui seront budgétisées dans de l'entretien courant.** Des parois en surplomb direct ont toutefois été traitées de manière plus pérenne. Au niveau de la sécurité, les installations de filets détecteurs de chutes de pierre ont été étendues. Des précautions insuffisantes ont été prises quant aux élagages. Des arbres ont engagé le gabarit dès les premières neiges.



Une fois remplacés les rails usés sur les courtes sections identifiées, il pourra être considéré que **l'itinéraire a récupéré un niveau de maintenance lui conférant des qualités acceptables pour son attractivité.** La levée des dernières limitations de vitesses contraignantes permettra grâce au bénéfice du raccordement de Courbessac de consolider et de fiabiliser les temps de parcours et de retrouver les durées antérieures.

## Les dispositions immédiates

**La sécurisation des ouvrages a été effectuée et l'état de la voie actuel permet déjà de relever la vitesse.**

Après s'être rendu compte de l'état des lieux, **le Cabinet préconise comme il l'avait déjà préconisé en 2010 de remonter immédiatement la vitesse de fond de la ligne à 50 km/h sur la portion encore limitée à 40 km/h.** Cette décision est cohérente avec une précaution mesurée et limitera les contraintes sur la voie et les usures du rail.

## Ce qu'il faut retenir

La mobilisation interrégionale a permis d'exercer une pression salubre pour la voie ferrée des Cévennes. Malgré les affichages officiels, RFF est intervenu très activement dans cette sauvegarde. En particulier sur la partie sud de la ligne, le volontarisme de RFF a compensé la position de la Région Languedoc Roussillon qui lui impose un arbitrage sévère de ses priorités budgétaires. Ces coordinations d'interventions tout au long de l'itinéraire semblent démontrer que les derniers travaux de renouvellement de rails seront menés à terme. A cette échéance, la ligne aura récupéré des performances satisfaisantes. Il faut maintenant constater ce niveau d'entretien et veiller à éviter tout glissement. Les budgets annuels d'entretien sont en cohérence avec cet objectif. Il faut souligner que ce niveau est un niveau suffisant pour un service conventionnel. Il écarte toutefois une vision optimiste d'amélioration des performances avec des trains pendulaires. En effet le passage de tels matériels en sur vitesse imposerait une voie renforcée qui n'est pas en cohérence avec le niveau d'équipement actuel. Les futurs objectifs à atteindre sont l'aménagement du schéma de desserte qui permettra d'installer un lien entre Marseille et Clermont-Ferrand. C'est sur un tel schéma que doivent faire pression les élus afin que les horaristes optimisent les circulations à venir avec des vitesses d'équilibre permettant de soulager cette infrastructure aujourd'hui remise à un bon niveau tout en apportant un service fiable et performant aux usagers.