

PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE PAR LA SNCF*
POUR FAIRE SE RÉDUIRE LE PLUS POSSIBLE,
ANNÉE APRÈS ANNÉE,
LA FRÉQUENTATION DES TRAINS DE LA LIGNE DES CÉVENNES

AVANT-PROPOS

On a recensé, dans les pages suivantes, les principales mesures¹ mises en œuvre, depuis plus de quinze ans pour les plus anciennes, par les dirigeants de la SNCF dans le but de faire se réduire la fréquentation des trains de la ligne des Cévennes et de préparer ainsi, suivant un processus qui, hélas ! a déjà souvent fait ses preuves, la fermeture de cette ligne.

Discrètes à leur début puis dissimulant de moins en moins, au fil des ans, leur finalité, ces dispositions s'affichent, depuis quelques mois, avec un criant cynisme.

Aussi pernicieuses les unes que les autres, ces mesures relèvent de deux idées-force : la volonté de détourner de l'itinéraire des Cévennes un maximum de sa clientèle potentielle et celle de faire détester² le chemin de fer par les voyageurs occasionnels ou réguliers des trains de cette ligne de manière à les dissuader de continuer à les emprunter. Comme on le verra, certaines dispositions dénoncées ci-après ont "l'avantage" d'être dissuasives à la fois pour les clients potentiels et pour les utilisateurs effectifs des trains de la ligne.

Dans cette étude, les procédés visant à faire se raréfier les passagers des trains de la ligne des Cévennes ne sont pas seulement mentionnés mais décrits de façon détaillée. On s'attache à montrer la nocivité de leurs conséquences directes et indirectes. En outre, pour la plupart des mesures dénoncées, on ne se cantonne pas à des généralités mais on présente des exemples concrets choisis dans un très épais "dossier" constitué à la suite des observations effectuées et des innombrables désagréments subis dans le cadre d'une utilisation régulière, pendant une vingtaine d'années, des trains des deux sens circulant entre Clermont et Nîmes.

Par ailleurs, dans l'Annexe I intitulée "Ligne des Cévennes : bilan et perspectives", on fait le point sur la situation actuelle de cette ligne et on appelle l'attention sur un certain nombre de facteurs qui, sous réserve d'une réelle volonté politique, pourraient être pris en compte et permettraient d'assurer la pérennité de l'itinéraire ferroviaire qui fait l'objet de la présente étude.

* Dans ce titre comme la plupart du temps dans le texte qui suit, *la SNCF* désigne, en abrégé, *les dirigeants de la SNCF* et non l'ensemble de son personnel.

¹ Le terme *mesure* doit être pris ici dans son sens le plus général de *moyen mis en œuvre pour atteindre un résultat déterminé*, certaines des mesures adoptées par les dirigeants SNCF en ce qui concerne la ligne des Cévennes consistant à ne pas prendre les dispositions que nécessiterait la correction de dysfonctionnements récurrents.

² Est-il besoin de rappeler l'ancien slogan de la SNCF "A nous de vous faire préférer le train !" ?

SOMMAIRE

I MESURES DESTINÉES À DÉTOURNER DE LA LIGNE DES CÉVENNES UN MAXIMUM DE SA CLIENTÈLE POTENTIELLE

- I.1. Une offre de transport insuffisante, toujours plus réduite
- I.2. L'inadéquation des horaires
 - I.2.1. Le cas du train de nuit Paris–Nîmes supprimé à la fin de l'été 2003
 - I.2.2. La desserte Clermont–Nîmes des vingt dernières années
- I.3. Des documents horaires d'une complexité dissuasive et qui, du fait d'omissions et d'erreurs, occultent certains trains
 - I.3.1. La complexité des horaires
 - I.3.2. L'occultation de certains trains du fait d'omissions ou d'erreurs
- I.4. La présentation systématique – mettant en valeur leurs avantages - de solutions alternatives par la vallée du Rhône et ses TGV
 - Dans le passé, cela a été, un temps, leur moindre coût
 - Actuellement, c'est le notable gain de temps qu'elles permettent
- I.5. La destruction des correspondances
- I.6. La fixation abracadabrantesque des arrêts des trains
 - I.6.1. La desserte dissymétrique de certaines gares
 - I.6.2. A partir de l'été 2001, la suppression de la quasi-totalité des arrêts du train de nuit Nîmes–Paris sur les deux derniers tiers de son parcours

II MESURES VISANT À FAIRE DÉTESTER ET FUIR LE TRAIN PAR LES USAGERS OCCASIONNELS ET RÉGULIERS DE LA LIGNE DES CÉVENNES

- II.1. L'utilisation régulière d'un matériel inconfortable de par son ancienneté ou son mauvais entretien
 - II.1.1. Sur les trains autres que le Cévenol, l'utilisation - trop longtemps - de matériels non climatisés
 - II.1.2. Exemple de gêne considérable due au manque d'entretien d'un matériel relativement récent : la perte de transparence des fenêtres à double vitrage
- II.2. L'augmentation des temps de parcours devenus catastrophiques depuis le 14 décembre 2008
 - La perversité du ralentissement à 30 km/h et l'urgence de sa suppression**
- II.3. La dégradation de la régularité qui est tombée à des niveaux insupportables
 - II.3.1. Des retards endémiques avec pertes corrélatives de correspondances
 - II.3.2. De (trop) nombreuses suppressions de trains sans préavis et sans mise en place de transport de substitution
 - II.3.3. Des interruptions prolongées de l'ensemble des circulations sur toute la ligne ou sur une partie de celle-ci

III MESURES SPÉCIFIQUES DONT LE CÉVENOL A ÉTÉ - ET EST ENCORE - LA CIBLE

- III.1. Durant les dernières années où le Cévenol assurait encore une relation directe entre Paris et Marseille, la composition de la rame circulant au sud de Clermont était, les jours de pointe, insuffisante
- III.2. Le Cévenol a été supprimé pendant certains week-ends de vacances d'hiver
- III.3. Depuis le 9 décembre 2007, le Cévenol n'assure plus la relation directe entre Paris et Marseille
- III.4. Depuis le 14 décembre 2008, du lundi au vendredi inclus, le Cévenol Clermont–Marseille a perdu plusieurs correspondances en Auvergne dont celle avec le train arrivant de Paris à la mi-journée ; et fréquemment, le Cévenol Marseille–Clermont arrive à son terminus après le départ du dernier train de la journée pour Paris
- III.5. Et, depuis décembre 2008 également, du lundi au jeudi inclus, lorsque le Cévenol Marseille–Clermont arrive à Saint-Georges-d'Aurac avec un retard supérieur ou égal à 20 minutes et inférieur à 45 minutes, ses passagers sont systématiquement transbordés - avec retard supplémentaire - dans le TER Le Puy–Clermont assuré par un autorail

ANNEXES

I LIGNE DES CÉVENNES : BILAN ET PERSPECTIVES

- 1. Une situation actuellement très préoccupante mais qui n'est pas désespérée
- 2. Trafic voyageurs : le potentiel et les conditions d'un renouveau
 - 2.1. Une ligne qui a un important potentiel de voyageurs
 - 2.2. Les conditions d'un renouveau du trafic voyageurs
 - 2.3. Un atout supplémentaire : le potentiel touristique
- 3. Le fret, un trafic complémentaire à développer
- 4. Un élément de maillage du réseau national à conserver
- 5. L'avenir de la ligne dépend clairement de décisions d'ordre politique

II ÉVOLUTION, AU COURS DES VINGT DERNIÈRES ANNÉES, DU TEMPS DISPONIBLE À NÎMES ET À CLERMONT DANS LE CADRE D'UN ALLER-RETOUR EFFECTUÉ DANS LA JOURNÉE EN EMPRUNTANT LES TRAINS DE LA LIGNE DES CÉVENNES

III PRÉCISIONS COMPLÉMENTAIRES RELATIVES À DEUX DES EFFETS PERVERS DU RALENTISSEMENT À 30 KM/H

- 1. Diminution du débit de la ligne
- 2. Pour la quasi-totalité des trains, des retards spécifiques générés par le franchissement de la section Langeac-Langogne

IV LE TRAIN TOURISTIQUE DES GORGES DE L'ALLIER VICTIME, LUI AUSSI, DU RALENTISSEMENT À 30 KM/H

V TRAVAUX 2009 SUR LA LIGNE DES CÉVENNES : UNE INFORMATION DÉFAILLANTE ET UNE OCCASION DE PLUS D'OCCULTER LES TRAINS DIRECTS

VI DEUX COURRIERS DE MISES AU POINT ADRESSÉS PAR LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'AUVERGNE AU DIRECTEUR DE LA RÉGION SNCF "AUVERGNE- NIVERNAIS"

- 1. Lettre du 24 avril 2009
- 2. Lettre du 27 mai 2009

I MESURES DESTINÉES À DÉTOURNER DE LA LIGNE DES CÉVENNES UN MAXIMUM DE SA CLIENTÈLE POTENTIELLE

I.1. Une offre de transport insuffisante, toujours plus réduite

Au milieu des années quatre-vingts, indépendamment de ceux qui circulaient, sur une partie ou la totalité d'un seul des versants (nord ou sud) de la ligne des Cévennes, six trains de voyageurs (trois dans chaque sens) au minimum la parcouraient encore de bout en bout, quotidiennement et tout au long de l'année. Sur ces trois paires de trains, deux assuraient des liaisons directes entre la préfecture gardoise et la capitale : les deux Cévenol ainsi que les trains de nuit Paris–Nîmes et Nîmes–Paris.

A cette trame permanente s'ajoutait, de la fin juin jusqu'au début septembre, deux paires de trains saisonniers :

- un Clermont–Marseille¹ et son symétrique dont les marches se déroulaient en matinée et début d'après-midi ; après avoir été quotidiens, ces trains n'ont plus circulé, au cours des étés 1985 et 1986, qu'une vingtaine de jours correspondant aux grands départs et aux retours de vacances ;
- une relation nocturne entre Vichy et Nice² et vice versa ; précédemment quotidienne également, elle n'était plus assurée que trois nuits (dans chaque sens) par semaine.

Déjà peu étoffée, l'offre sur Clermont–Nîmes par l'itinéraire des Cévennes n'a cessé, depuis, de se réduire par étapes successives. Ce sont d'abord les relations saisonnières qui ont disparu après avoir circulé, pour la dernière fois, à l'été 1986. Puis la paire de trains de nuit, après avoir subi, à partir du *service*³ d'hiver 1991/1992, des amputations progressives de ses périodes et jours de circulation⁴, a été condamnée à la fin de l'été 2003. Les trains de nuit n'ont été remplacés que sur la partie de leur parcours située au sud de Clermont et seulement six jours par semaine : celui de sens nord-sud, par un Clermont–Nîmes dont l'horaire est sensiblement celui qu'avait, au-delà de Clermont, le train supprimé ; et celui de sens sud-nord, par un Nîmes–Clermont dont le départ est fixé deux à trois heures plus tôt que celui du train auquel il s'est substitué⁵.

Actuellement, pour la relation Clermont–Nîmes (et vice versa) par la ligne des Cévennes, l'offre se limite :

- du lundi au vendredi inclus, à trois trains de chaque sens : deux TER (l'un de matinée et l'autre de fin d'après-midi et soirée) et le Cévenol (chacun des deux trains ainsi dénommés partant, à la mi-journée, d'une des extrémités de la ligne) ;
- durant les week-ends, à cinq trains seulement, les deux sens confondus ; en effet, le samedi, le TER Nîmes–Clermont de fin d'après-midi ne circule pas et le dimanche, c'est le TER Clermont–Nîmes de matinée qui n'est pas assuré. **Il est particulièrement regrettable que sur cette ligne qui traverse des contrées éminemment pittoresques et qui est donc susceptible d'être empruntée, les week-ends, par des touristes⁶, ce soit précisément les samedis et les dimanches que l'offre est la plus réduite !**

¹ Lors de l'été 1986, ces deux trains ne circulaient plus entre Clermont et Marseille mais seulement entre Clermont et Nîmes (et vice versa).

² A l'été 1986, cette relation nocturne se limitait à Vichy–Marseille et vice versa.

³ On appelle *service* d'un réseau ferroviaire l'ensemble des horaires qui s'appliquent durant une période déterminée.

⁴ Quotidiens dans les deux sens jusqu'à la fin de l'été 1991, les trains de nuit Paris–Nîmes et Nîmes–Paris n'ont plus ensuite circulé que six nuits par semaine (la "nuit sans" étant celle du samedi au dimanche), toute l'année dans un premier temps (hiver 91/92 et été 92), puis seulement pendant les mois de juillet et d'août ; hors de ces périodes, ils ne circulaient plus qu'une nuit par semaine, celle du vendredi au samedi pour le Paris–Nîmes et celle du dimanche au lundi pour le Nîmes–Paris ; (avec, aussi bien en juillet et août que le reste de l'année, des exceptions rendant de plus en plus complexe et "illisible" leur régime de circulation).

⁵ En fait, ce train Nîmes–Clermont de fin d'après midi et soirée a circulé, dès le service d'hiver 92/93, tous les jours sauf les samedis - hors juillet et août - et doublait donc au sud de Clermont, les dimanches, en le précédant de deux à trois heures, selon les services, le Nîmes-Paris de nuit jusqu'à la suppression de ce dernier. Alors que, le samedi soir, il n'y avait pas de train Nîmes–Clermont...

⁶ Randonneurs pédestres, vététistes, cyclotouristes, hôtes des villages de vacances, etc.

Est-il besoin d'évoquer la tentative effectuée par la SNCF, en novembre 2008, de franchir une étape supplémentaire dans la raréfaction de l'offre en annonçant la suppression d'un des deux allers-retours TER Clermont–Nîmes, suppression à laquelle elle a été finalement contrainte de renoncer devant la fermeté du Conseil Régional d'Auvergne dont le président a dû rappeler, avec insistance, que ce dernier était "autorité organisatrice et décisionnelle" en matière de transports régionaux ?

Devant une desserte d'une telle pauvreté, comment s'étonner que nombre de voyageurs potentiels de l'axe Clermont–Nîmes se soient tournés vers d'autres moyens de transport que le train ou que, s'ils continuent à utiliser ce dernier, ce ne soit plus par l'itinéraire direct¹ ?

I.2. L'inadéquation des horaires

La ligne des Cévennes, qui n'est autre que la partie située au sud de Clermont-Fd de la ligne Paris–Nîmes, devrait – et aurait dû – être considérée non pas seulement comme destinée à assurer les échanges entre Clermont et Nîmes (et vice versa) mais aussi, avec le souci d'assurer sa rentabilité - et donc sa pérennité - comme axe de transit entre Paris et Nîmes (et au-delà). Dans cette optique, si l'on analyse les horaires en vue d'étudier leurs conséquences sur la fréquentation des trains de la ligne des Cévennes, il convient de ne pas limiter l'étude à celle de la desserte Clermont–Nîmes mais d'y ajouter celle des relations Paris–Nîmes, que ces dernières soient directes ou utilisent des trains en correspondance.

Le problème des correspondances - intimement lié à celui des horaires – sera (partiellement) traité au § I.5. Nous ne nous intéressons ici qu'aux horaires proprement dits et seulement à certains d'entre eux.

I.2.1. Le cas du train de nuit Paris–Nîmes supprimé en 2003

Un train dit "de nuit" n'a de réel intérêt que si, partant de sa gare origine en soirée, il atteint son terminus le lendemain en tout début de matinée. Ainsi ses passagers, qui ont dormi à bord du train, peuvent disposer, dès leur arrivée sur leur lieu de destination, de la journée entière. Examinons ce qu'il en était dans le cas de la relation "nocturne" Paris–Nîmes (dans les deux sens) au cours des vingt années précédant la suppression de cette relation qui, comme on l'a signalé au § I.1, est intervenue à la fin de l'été 2003.

La double condition énoncée ci-dessus était à peu près satisfaite par le train de sens pair². Certes, il avait l'inconvénient de quitter Nîmes un peu tôt : le départ se situait, au début de la période considérée, en fin d'après-midi (18 h 19) puis, après avoir été plusieurs fois retardé, en début de soirée (20 h 52 lors des derniers services durant lesquels ce train a circulé). Cependant, ce départ un peu précoce permettait au Nîmes–Paris de nuit, même avec un temps de parcours élevé, d'arriver suffisamment tôt dans la capitale (selon les services et – pour un service donné – selon les jours³, entre 5 h 57 et 6 h 39).

¹ Pourtant, même après la mise en service du TGV Méditerranée puis celle du raccordement de Saint-Germain-des-Fossés, **avant l'instauration du ralentissement à 30 km/h**, les relations Clermont–Nîmes via Lyon ne surclassaient pas, du point de vue des temps de parcours, celles empruntant la ligne des Cévennes : pour les premières, une possibilité de trajet en 4 h juste mais toutes les autres comprises entre 4 h 16 mn et 5 h 19 mn ; et pour les secondes, des durées allant de 4 h 45 mn à 5 h 14 mn (temps de parcours 2008, pour le sens Clermont–Nîmes ; **à l'été 1993, par exemple, ceux de l'itinéraire direct étaient inférieurs de plus de dix minutes** : de 4 h 34 mn à 4 h 55 mn !).

Par la route, selon ViaMichelin, le meilleur temps est de 3 h 47 mn, mais au prix d'un détour par Montpellier et d'une majoration de distance de plus de 50 km par rapport à l'itinéraire routier le plus court (324 km) qui demande, lui, 4 h 32 mn. (Par chemin de fer, la distance entre Clermont et Nîmes n'est que de 303 km).

² Le sens *pair* est celui de Nîmes vers Paris et le sens *impair*, celui de Paris vers Nîmes. (Cf. note 2, page 10).

³ Sur la période considérée (été 1983 – plein été 2003), ce n'est que durant les deux premiers services ainsi que durant les services "semestriels" postérieurs à celui applicable au 24 mai 1998 (sauf les services "semestriels" applicables respectivement au 30 mai 1999, au 28 mai 2000 et au 10 juin 2001) que le Paris–Nîmes et le Nîmes–Paris ont circulé chacun selon un horaire qui, quelle que soit la nuit de circulation, était le même sur la totalité de son parcours. Durant tous les autres services, si la marche de chacun de ces trains s'effectuait, pour un service donné, suivant un horaire unique au sud de Clermont, au nord de cette gare, elle était tracée, selon les nuits, suivant deux sillons différents (un troisième concernant parfois certains jours particuliers).

A partir de l'été 1984 et tant que les relations nocturnes étudiées ont été quotidiennes, l'un des deux principaux horaires entre lesquels se partageaient les circulations au nord de Clermont s'appliquait six nuits par semaine et l'autre (postérieur pour le sens Paris–Nîmes et antérieur pour le sens Nîmes–Paris) la septième nuit : celle du vendredi au samedi pour le train impair et celle du dimanche au lundi pour le train pair. Lorsqu'à partir du service d'hiver 91-92, la circulation du train de nuit de chaque sens a été progressivement de plus en plus réduite, selon un régime toujours plus complexe, la désignation des dates auxquelles s'appliquait chacun des horaires était loin d'être simple et contribuait à l'illisibilité – signalée précédemment (cf. note 4, page 4) – de certains documents horaires.

Par contre, **la condition d'une arrivée très matinale à son terminus était loin d'être remplie par le Paris-Nîmes de nuit** : si le départ s'effectuait à une heure avancée de la soirée et même, quelquefois, de la nuit (toujours selon les services et les jours, entre 21 h 57 et 00 h 12), l'arrivée à Nîmes se faisait en fin de matinée (à une heure fluctuant, selon les services et les jours, entre 10 h 57 et 11 h 50), c'est-à-dire bien trop tard !

Le temps de parcours total de ce train entre Paris et Nîmes qui, au cours des vingt années précédant sa suppression, a été compris entre 11 h 30 mn et 13 h 44 mn, **était, lors du dernier été où il a circulé** (celui de 2003), **de 13 h 21 mn¹** ! La raison d'une si grande lenteur globale : un arrêt anormalement prolongé à Clermont (3 h 20 mn à l'été 2003). Il semble que cet arrêt trouvait son origine dans la volonté de faire assurer au Paris-Nîmes "de nuit" à la fois une relation nocturne de Paris à Clermont et une relation de matinée entre Clermont et Nîmes.

Quoi qu'il en soit, dès le début de la période considérée (été 1983 – *plein été*² 2003), le Paris-Nîmes de nuit ne pouvait déjà plus intéresser, parmi les voyageurs de la région parisienne, que ceux à destination d'Alès ou d'une gare située plus au nord sur la ligne. En effet, les personnes voulant se déplacer de la capitale à la préfecture du Gard disposaient, à l'été 1983, de l'express de nuit Paris – Port-Bou (quotidien) qui partait à 22 h 24 et desservait Nîmes à 6 h 24. Et durant le plein été 2003 - celui des dernières circulations du Paris-Nîmes de nuit par les Cévennes, on pouvait arriver à Nîmes dès 9 h 26 (du lundi au vendredi) ou à 10 h 26 (tous les jours) en empruntant des TGV partant respectivement de Paris à 6 h 24 et 7 h 24. **Pour avoir un avenir, le train Paris-Nîmes de nuit aurait dû arriver à Nîmes avant le premier de ces TGV !**

I.2.2. La desserte Clermont-Nîmes des vingt dernières années

Des villes telles que Clermont et Nîmes, comportant chacune près de 150.000 habitants³ et distantes de 303 km (par chemin de fer) devraient, à notre époque, bénéficier de relations ferroviaires permettant, tous les jours, de se rendre depuis chacune des deux à l'autre et d'en revenir dans la journée après y être resté un temps suffisant.

C'est du point de vue exclusif – mais essentiel - du temps dont on peut disposer à destination dans le cadre d'un aller-retour effectué dans la journée que nous nous intéressons ici à la desserte Clermont-Nîmes (des deux sens) proposée par la SNCF au cours des vingt dernières années.

L'étude de l'évolution, sur la période considérée, de l'intervalle de temps compris entre l'heure d'arrivée à destination du premier train de la journée et celle de départ du dernier train permettant le retour est assez fastidieuse en raison des nombreuses modifications intervenues dans le régime de circulation des trains (notamment celui de la relation nocturne, avant sa suppression) ainsi que dans leurs horaires. Cette étude est détaillée à l'annexe II. Nous nous contenterons ici d'en donner les résultats.

Pour ce qui est du temps disponible à destination, dans le cadre d'un aller-retour dans la journée, on constate que les possibilités offertes par cette desserte n'ont pas été – et continuent de ne pas être – les mêmes selon le sens du déplacement.

- pour les déplacements du sens Nîmes-Clermont, la desserte était déjà peu satisfaisante au début de la période considérée (été 1989) puisque, quel que soit le jour de la semaine, le temps qu'elle permettait alors de passer à Clermont n'était alors que de 4 h 08 mn. Jusqu'en décembre 2008, ce temps a ensuite fluctué en s'abaissant, durant certains services, à 3 h 44 mn. Et depuis décembre 2008, à la suite de l'augmentation des temps de parcours résultant de la mise en place d'un long ralentissement entre Langogne et Langeac, cette durée a été réduite à 3 h 34 mn les samedis, dimanches et fêtes et - pire - à 3 h 05 mn les autres jours de la semaine. On peut donc dire que dans l'ensemble, pour ce sens de déplacement, la desserte a été et reste totalement inadaptée.

¹ **Soit un temps de parcours supérieur à celui réalisé près de cinquante ans auparavant !** En effet, à l'hiver 58/59 par exemple, la relation Paris-Nîmes de nuit s'effectuait en 13 h 02 mn (Paris 23 h 13 – Nîmes 12 h 15) avec changement de train à Langeac (8 h 17/27) et beaucoup plus d'arrêts intermédiaires (27 contre 15 au *plein été* 2003).

² Le *plein été* est la période correspondant approximativement aux vacances scolaires d'été ; actuellement, sept à huit semaines comprises entre le début juillet et la fin août

³ Plus de 250.000 habitants pour *l'agglomération* clermontoise.

- pour les déplacements du sens Clermont–Nîmes, toujours selon le critère considéré, l'offre était acceptable jusqu'à l'été 1991 puisque tous les jours et toute l'année, le temps qu'on pouvait passer à Nîmes dans le cadre d'un aller-retour effectué dans la journée dépassait huit heures. Depuis, les possibilités n'ont cessé de se dégrader par étapes successives pour devenir, surtout depuis décembre 2008, très médiocres : en semaine, l'aller-retour dans la journée ne permet désormais de rester à Nîmes que moins de 4 h 30 mn ; le samedi, ce temps est réduit à moins d'une demi-heure et le dimanche, depuis le service d'hiver 2003-2004, il est impossible, en partant de Clermont et en empruntant les trains de la ligne des Cévennes, d'aller à Nîmes et d'en revenir dans la journée.

En conclusion, à l'instar de ce qui s'est produit pour tous les autres critères examinés dans cette étude, c'est une évolution très négative qu'a subi, au cours des vingt dernières années, celui du temps qu'on peut passer à Nîmes ou à Clermont dans le cadre d'un aller-retour effectué dans la journée par l'itinéraire direct des Cévennes. Avec pour conséquence, le rejet de la quasi-totalité de la clientèle potentielle intéressée par des déplacements de ce type vers un itinéraire ferroviaire alternatif ou vers d'autres modes de transport.

I.3. Des documents horaires d'une complexité dissuasive et qui, du fait d'omissions et d'erreurs, occultent certains trains

I.3.1. La complexité des horaires

Rarissimes sont les services au cours desquels les trains de la ligne des Cévennes ont un régime de circulation simple, donc facile à assimiler. Exemple de régime simple : celui où un train donné circule tous les jours ou bien, s'il circule seulement certains jours de la semaine, ce sont toujours les mêmes jours et avec toujours les mêmes horaires.

Le plus souvent, la plupart des trains empruntant la ligne des Cévennes ont un régime de circulation complexe, caractérisé par un nombre plus ou moins élevé de jours particuliers durant lesquels le train considéré ne circule pas ou circule avec un horaire différent de l'horaire habituel. Ces exceptions sont à l'origine, dans les tableaux des indicateurs officiels ou sur les fiches horaires, de la multiplication des colonnes relatives à un train donné et de celle de renvois qui s'étalent souvent sur plusieurs lignes¹. Dans de nombreux cas, la complexité des horaires est telle que même les "initiés" ont peine à déterminer si le train qui les intéresse circule le jour souhaité ! Ces difficultés de lecture des documents fournis aux voyageurs ne sont évidemment pas faites pour favoriser la fréquentation des trains.

I.3.2. L'occultation de certains trains du fait d'omissions ou d'erreurs

Depuis la première moitié des années quatre-vingt-dix, on constate régulièrement que certains trains - qui circulent effectivement - ne figurent pas sur les documents horaires édités par la SNCF ; pour d'autres qui y sont mentionnés, ce sont leurs jours et/ou leurs heures de circulation qui sont erronés.

Ces omissions et erreurs répétitives se relèvent sur les différents types de documents horaires mis à la disposition des voyageurs : indicateurs officiels² (jusqu'à leur disparition, à l'été 2008) ; fiches horaires ; affiches qui donnent, dans les halls des gares, les heures de départ et d'arrivée des trains ; et horaires sur support informatique³ (accessibles sur le site voyages-sncf.com ou sur un CD Rom que l'on peut acheter ou encore sur les bornes libre-service des gares).

¹ Dans l'indicateur officiel "Sud-Est et Corse" du service d'hiver 1998/1999, **ce n'étaient pas moins de neuf colonnes qu'exigeait la présentation des particularités de circulation du seul Cévenol Marseille–Paris**. Dans les indicateurs relatifs à de nombreux autres services, les horaires du Cévenol s'étaient sur quatre à six colonnes. **La complexité du régime de circulation des trains de nuit n'était guère inférieure.**

² Par exemple, dans l'indicateur "Sud-Est et Corse" relatif au service d'hiver 2002/2003, ne figuraient ni le Clermont–Nîmes de fin d'après-midi, ni le Nîmes–Clermont de matinée. Dans celui relatif au service d'hiver 2007/2008, c'est le Cévenol Clermont–Marseille qui était victime d'une "omission".

³ Au service d'été 1993, les trains Clermont–Nîmes et Clermont–Aurillac partant tous les deux à 6 h 49 étaient assurés chacun par des compositions autorails qui, jusqu'à Arvant, circulaient *en jumelage* sous le numéro du train d'Aurillac. Conséquence, pour les horaires informatiques, le Clermont–Nîmes de 6 h 49 n'existait pas !

L'occultation des trains a pu ou peut également revêtir d'autres formes : par exemple, jusqu'au service d'hiver 2008/2009, il n'y avait pas de fiche horaire dédiée à la relation Clermont–Nîmes–(Marseille) ; puis, une fois cette fiche enfin éditée, elle a très rapidement (après guère plus de deux mois) disparu des présentoirs par suite de "rupture de stock"¹.

I.4. La présentation systématique - mettant en valeur leurs avantages - de solutions alternatives par la vallée du Rhône et ses TGV

Depuis des années également, les documents horaires, sous leurs différentes formes, mentionnent, à côté des relations empruntant l'itinéraire des Cévennes, des solutions alternatives présentées de manière à mettre en valeur leurs avantages :

- **Dans le passé, cela a été, un temps, leur moindre coût** : par exemple, à l'époque des tarifs "Joker", le trajet Villefort–Paris via Nîmes et la vallée du Rhône – trajet qui comporte beaucoup plus de kilomètres que l'itinéraire direct – revenait cependant moins cher, grâce à l'utilisation d'un billet Joker pour le parcours Nîmes–Paris par TGV, que le trajet direct Villefort–Paris par la ligne des Cévennes et Clermont.
- **Actuellement, c'est le notable gain de temps qu'elles permettent** : à partir de la mise en service, (en juin 2001), du TGV Méditerranée, certaines relations via Lyon et la vallée du Rhône ont offert des temps de parcours inférieurs à ceux des trains empruntant l'itinéraire des Cévennes. Le gain de temps permis par ces solutions alternatives s'est légèrement accru avec l'ouverture à la circulation (décembre 2006) du raccordement de Saint-Germain-des-Fossés. Et **depuis décembre 2008, compte tenu de l'instauration d'un ralentissement à 30 km/h sur les deux tiers des 67 km de la section Langeac–Langogne, les relations via Lyon sont – pour la plupart – nettement plus rapides² que celles de l'itinéraire direct. Cependant, elles sont aussi beaucoup plus coûteuses³. Mais dorénavant, on se garde bien d'évoquer l'aspect financier qui, dans une précédente période, était mis en valeur !**

Preuve supplémentaire du cynisme sans bornes des responsables de l'actuelle SNCF, le remplacement, à partir de mars 2009, de la fiche horaire (version papier) Clermont–Nîmes–(Marseille) éditée en décembre 2008 et rapidement épuisée⁴, par une version informatique où figurent, intercalées, les relations directes par la ligne des Cévennes et celles - beaucoup plus rapides - via Lyon et la vallée du Rhône⁵. Mis devant le fait accompli, le président du Conseil Régional d'Auvergne, a dû - une fois de plus - dans une lettre adressée, le 27 mai dernier, au directeur régional SNCF, rappeler fermement à l'ordre ce dernier⁶.

I.5. La destruction des correspondances

L'absence de correspondances fiables données ou relevées par un train dans les principales gares qu'il dessert diminue son attractivité. Et de même, la disparition d'une correspondance précédemment assurée contribue à l'appauvrissement de sa fréquentation.

Dans sa volonté de détourner de la ligne des Cévennes ses utilisateurs potentiels, la SNCF ne s'est pas privée de recourir, en complément des autres mesures décrites ci-dessus et ci-dessous, à la destruction des correspondances assurées par les trains de cette ligne.

¹ La rapidité de cette "rupture de stock" est d'autant plus étonnante que, selon la SNCF, il n'y a presque plus personne qui emprunte les trains de la ligne des Cévennes...Et le renouvellement de cette fiche, sous sa forme informatique seulement, a été l'occasion, pour la SNCF, de laisser libre cours - une fois de plus - à son cynisme. Cf. le dernier alinéa du § I.4.

² Par exemple, pour la relation Clermont–Marseille, le meilleur temps pour une combinaison [TER Clermont–Lyon + TGV Lyon–Marseille] est de 4 h 14 ; la durée du trajet direct, à bord du Cévenol, est de 7 h 06 du lundi au vendredi et de 7 h 12 les samedis, dimanches et fêtes (service applicable au 5 juillet 2009).

³ Cf. note 1 de la page 3 de l'Annexe I.

⁴ Cf. note 1, ci-dessus.

⁵ **Faire promouvoir par le Conseil Régional d'Auvergne des relations par TGV propres à vider les TER de la relation directe - financés par ce même Conseil Régional - il fallait bien, pour l'oser, être cadre supérieur - évidemment jeune et dynamique - de l'actuelle SNCF ...**

⁶ On trouvera une copie de cette lettre à l'Annexe VI.

Nous ne considérerons essentiellement ici que les correspondances, à Clermont, entre les trains de la ligne des Cévennes et ceux en provenance ou à destination de Paris¹.

Pour le Cévenol, ce n'est que très récemment que s'est posée la question de ce type de correspondance puisque ce train a assuré une relation directe Paris-Marseille (et vice versa) depuis 1979 jusqu'en décembre 2007. Les problèmes qui sont apparus depuis sont dénoncés à la section III consacrée aux mesures spécifiques dont le Cévenol a été et continue d'être la cible.

Par contre, c'est depuis un certain nombre d'années qu'était problématique la correspondance entre le train Nîmes-Clermont de matinée et le train Clermont-Paris de mi-journée. Longtemps fiable, cette correspondance, tout en restant théoriquement possible jusqu'au 13 décembre 2008, était devenue de plus en plus aléatoire en raison des fréquents retards - très souvent importants - du train de Nîmes. On trouvera aux § II.2. et II.3.3., respectivement relatifs à l'augmentation des temps de parcours des trains de la ligne des Cévennes et à leurs retards, un certain nombre de détails sur l'évolution, elle aussi très négative, de cette correspondance.

I.6. La fixation abracadabrantique des arrêts des trains

I.6.1. La desserte dissymétrique de certaines gares

Nous nous intéressons ici aux gares uniquement desservies par les TER qui parcourent de bout en bout la ligne des Cévennes. Comme on l'a vu au § I.1, ces TER - peu nombreux (trois ou quatre, les deux sens confondus, selon les jours) - circulent les uns en matinée et les autres en fin d'après-midi et soirée.

Dans ces conditions, les gares les moins pénalisées sont évidemment celles dans lesquelles s'arrête, matin et soir, un train de chaque sens. Une telle desserte qui peut être qualifiée de *symétrique* permet d'effectuer dans la journée, tout en restant - si les horaires le permettent - une bonne partie de celle-ci sur son lieu de destination, un large éventail d'allers-retours ; ces allers-retours sont en effet possibles que l'on parte d'une gare ainsi desservie pour une autre gare de la ligne ou l'inverse.

A contrario, par *desserte dissymétrique*, on entend ici celle des stations qui ne sont pas desservies, le matin et le soir, par un train de chaque sens, c.-à-d. dans lesquelles le matin ou/et le soir, un seul train s'arrête (ou pire, il n'y a aucun arrêt)². Les types d'allers-retours qu'on peut effectuer dans la journée au départ ou à destination d'une telle gare sont alors beaucoup plus limités comme va le voir ci-après.

¹ Une étude plus complète des correspondances qui s'intéresserait à celles du Cévenol dans d'autres gares (Nîmes, notamment) ainsi qu'à celles des TER sur l'ensemble de la ligne montrerait une dégradation générale progressive de la situation en ce domaine.

Par exemple, pour le Nîmes-Clermont de matinée, depuis le service d'hiver 92/93, la correspondance pour Le Puy n'est plus donnée par autorail - avec très un faible "battement" (5 mn) - à Saint-Georges-d'Aurac, gare dans laquelle le train en provenance de Nîmes ne s'arrête plus. Actuellement, la correspondance se fait à Brioude au prix d'une majoration de la distance parcourue* et donc du coût du voyage ainsi que de sa durée**. A noter que si le samedi, le trajet Brioude-Le Puy s'effectue en autorail, les autres jours de la semaine, c'est un car qui assure cette liaison. La logique voudrait que, pour les passagers du Nîmes-Clermont, ce car donne la correspondance pour Le Puy non à Brioude mais en gare de Langeac ! Comble de l'absurdité de la desserte actuelle : du lundi au vendredi, la gare de Saint-Georges-d'Aurac peut être atteinte, depuis celle de Langeac, par un car qui en part 11 mn après l'arrivée du Nîmes-Clermont. Mais le car Brioude-Le Puy, qui est celui assurant la correspondance via Brioude proposée, dessert non la gare de Saint-Georges-d'Aurac, mais le bourg du même nom situé à environ 4 km ! **Pourquoi réaliser la liaison la plus courte quand on peut vendre au client "prisonnier" un billet plus cher ?**

* L'augmentation de la distance "facturée" est de 48 km (deux fois la distance tarifaire entre St-Georges-d'Aurac et Brioude).

** Le moins médiocre temps de parcours actuel pour Nîmes- Le Puy (par la ligne des Cévennes) est de 6 h 15 mn contre 4 h 43 mn au service d'été 1992 !

² Toutes les gares de la catégorie considérée dans ce paragraphe ont une desserte dissymétrique les samedis et les dimanches puisque, ces jours-là, ce ne sont pas, comme on l'a vu, quatre mais seulement trois TER qui circulent sur l'intégralité de la ligne des Cévennes.

Exemple de gare où, chaque jour, ne s'arrête qu'un seul TER (le Clermont-Nîmes du soir) : celle de Paulhaguet. La gare d'Alleyras est à peine moins mal desservie : hors juillet et août, du lundi au samedi inclus, seul le Clermont-Nîmes du soir y a un arrêt ; les dimanches et fêtes, à cet arrêt s'ajoute celui du Nîmes-Clermont du soir. En juillet et en août, tous les TER desservent la gare d'Alleyras ; c'est à la proximité du village de vacances de Pont-d'Alleyras que celle-ci doit ce "privilège" saisonnier.

En effet, pour éclairer notre propos, prenons le cas de la gare de Monistrol-d'Allier située entre celles de Langeac et de Langogne. Cette gare est actuellement desservie par les deux TER Clermont–Nîmes. Mais, depuis des années et malgré les demandes réitérées des municipalités du secteur, un seul des deux TER Nîmes–Clermont s'y arrête et c'est celui du matin¹. Conséquence : si on part de Langeac (ou d'une gare située plus au nord) et si on désire se rendre à Monistrol et en revenir dans la journée, on doit en repartir 2 h 52 mn après y être arrivé ! Plus grave encore, il est impossible de revenir le soir à Monistrol si on en est parti le matin pour une gare située plus au sud sur la ligne.

Le cas de la gare de Monistrol n'étant pas le seul de ce type, on comprend que la desserte dissymétrique des gares – probablement pas tout à fait innocente – ait contribué à priver les trains de la ligne des Cévennes d'une partie de leur clientèle potentielle.

I.6.2. A partir de l'été 2001, la suppression de la quasi-totalité des arrêts du train de nuit Nîmes–Paris, sur les deux derniers tiers de son parcours

Comme autre exemple des conséquences calamiteuses, sur la fréquentation d'un train, de la fixation abracadabrantesque de ses arrêts, il n'est pas inutile de rappeler dans quelles conditions s'est achevée la circulation du train de nuit Paris–Nîmes (et vice versa) qui, depuis le service d'hiver 1992/1993, hors juillet et août, ne circulait plus que les nuits du vendredi au samedi, dans le *sens impair*², et celles du dimanche au lundi dans le *sens pair*.

Comme on l'a fait remarquer au § I.2.1, l'horaire du train impair était (depuis fort longtemps) peu favorable à sa fréquentation. Et c'est la clientèle du train pair qu'à partir du service d'été 2001, on a fait se raréfier : sous prétexte d'assurer la sécurité des passagers du Nîmes–Paris de nuit³, tous ses arrêts au-delà de celui de Brioude⁴, sauf celui de Clermont, avaient été supprimés. Ce dernier coup bas n'a pas tardé à achever ce train et son symétrique le Paris–Nîmes qui, guère plus de deux ans plus tard, à la fin de l'été 2003⁵, ont été supprimés, ô surprise...pour fréquentation insuffisante.

¹ Cette carence est d'autant plus regrettable que Monistrol-d'Allier est situé sur le *chemin de Saint Jacques de Compostelle* et que, d'année en année, plus nombreux sont les randonneurs qui parcourent une ou plusieurs étapes de ce célèbre itinéraire.

² Le *sens impair* est celui de Paris vers Nîmes et le *sens pair*, celui de Nîmes vers Paris.

Plus généralement, les trains qui, sur une ligne donnée, circulent dans le sens qui les fait s'éloigner de *l'origine du chaînage* de la ligne sont dits *de sens impair* (et on les identifie par un numéro se terminant par un chiffre impair) ; au contraire, ceux dont la circulation les fait se rapprocher de *l'origine du chaînage* sont dits *de sens pair* (et on leur attribue un numéro se terminant par un chiffre pair).

Le *chaînage** d'une ligne permet de repérer la position de tout point de cette ligne par sa distance à un point particulier, appelé *origine du chaînage*. Les distances à cette origine sont matérialisées, le long de la voie, par des poteaux kilométriques (entre lesquels sont implantés des poteaux hectométriques). D'après ce qui précède, lorsqu'on se déplace dans le sens impair, les nombres (mesurant les distances) inscrits sur les poteaux kilométriques successifs que l'on rencontre ont des valeurs croissantes.

Dans le cas des lignes qui rayonnent à partir de Paris, l'origine de leur *chaînage* se trouve dans la gare parisienne de laquelle part la ligne considérée (gare de Lyon à Paris, pour la ligne Paris–Nîmes).

Pour revenir à la ligne des Cévennes, qui n'est autre que la portion située au sud de Clermont de la ligne Paris–Nîmes, le sens impair est donc celui de Paris vers Nîmes. Ainsi, le train de nuit Paris–Nîmes circulait dans le sens impair tandis que le train de nuit Nîmes–Paris était un train pair.

* Ce terme trouve son origine dans l'instrument ancien de mesure des distances sur le terrain, *la chaîne d'arpenteur*, qu'utilisaient les géomètres.

³ A la suite d'agressions, certes d'une extrême gravité pour quelques-unes, commises sur d'autres lignes, contre des voyageurs et/ou des contrôleurs, il avait été décidé que les trains de nuit n'auraient plus d'arrêts dans les gares antérieurement desservies après minuit.

Dans le cas du Nîmes–Paris de nuit, "en voilà une idée qu'elle était bonne", pour remplir ce train, de ne plus le faire s'arrêter qu'une fois (à Clermont) sur les deux derniers tiers de son parcours, d'autant que c'est sur cette partie désormais sans arrêt que se situaient les gares desservant les zones de plus forte densité de population.

⁴ Aux services d'été 2001 et d'hiver 2001/2002, l'avant-dernier arrêt n'était pas Brioude mais Langeac !

⁵ Dernière circulation : la nuit du 29 au 30 août (de Paris à Nîmes) et celle du 31 août au 1^{er} septembre (de Nîmes à Paris). Pourtant, selon les documents horaires, ce train aurait dû continuer à circuler chaque week-end jusqu'à la fin du service alors en vigueur (13 décembre 2003).

II MESURES VISANT À FAIRE DÉTESTER ET FUIR LE TRAIN PAR LES USAGERS OCCASIONNELS ET RÉGULIERS DE LA LIGNE DES CÉVENNES

Si l'on souhaite que les usagers - occasionnels ou réguliers - du rail ne choisissent pas, pour leurs déplacements ultérieurs, un autre moyen de transport que le chemin de fer, il est préférable de faire en sorte que, lorsqu'ils voyagent en train, tout désagrément leur soit évité. Or, en ce qui concerne la ligne des Cévennes, si on examine l'évolution de la qualité du service sur les quinze dernières années, on constate qu'au contraire, c'est à une multiplication d'ennuis de toutes sortes qu'ont été - et que sont plus que jamais - confrontés les voyageurs empruntant les trains de cet axe.

II.1. L'utilisation régulière d'un matériel inconfortable de par son ancienneté ou son mauvais entretien

L'inconfort que peuvent ressentir, au cours de leur voyage, les passagers d'un train, peut résulter du maintien en service, par l'exploitant ferroviaire, d'un matériel de conception ancienne mais tout aussi bien du mauvais état - par suite d'un manque d'entretien - d'un matériel relativement récent. Pour les trains de la ligne des Cévennes, les exemples illustrant ces deux sources d'inconfort ne manquent pas mais nous n'en citerons qu'un de chaque type.

II.1.1. Sur les trains autres que le Cévenol, l'utilisation - trop longtemps - de matériels non climatisés

Alors que, depuis 1979, le Cévenol était assuré en voitures Corail – donc climatisées, ce n'est que ces dernières années que ce type de matériel est très progressivement entré dans la composition des TER Clermont–Nîmes et vice versa : en 2003, les voitures climatisées ont été introduites occasionnellement, à raison d'une ou deux unités, sur les quatre à cinq que comportaient encore alors les rames ; en 2004, elles étaient moins rares, en 2005 plus fréquentes mais ce n'est qu'à partir de 2006 que les TER ont été régulièrement assurés – avec encore d'assez nombreuses exceptions¹ – en voitures de type Corail.

Jusqu'alors, les trains Clermont–Nîmes–(Montpellier) et vice versa avaient été assurés par des autorails anciens puis, à partir de l'été 1995, par des rames tractées dont les voitures n'étaient pas climatisées. Dans ces conditions, pour les trains Clermont–Nîmes et surtout (Montpellier)–Nîmes–Clermont partant en milieu d'après-midi, dont les rames étaient restées en stationnement depuis leur arrivée en fin de matinée, le départ se faisait l'été, dans des voitures surchauffées qui restaient des étuves sur une bonne partie de leur parcours.

Malheureusement, lorsque tous les trains circulant de bout en bout sur la ligne des Cévennes ont enfin disposé – sauf exception - de l'élément de confort que constitue la climatisation, compte tenu de l'ensemble des inconvénients subis pendant des années par les voyageurs, il ne restait quasiment plus, pour emprunter ces trains, que la clientèle "prisonnière"².

II.1.2. Exemple de gêne considérable due au manque d'entretien d'un matériel relativement récent : la perte de transparence des fenêtres à double vitrage

Nous traiterons plus loin des graves conséquences que peut avoir sur la régularité des circulations une maintenance insuffisante des organes fondamentaux – mécaniques et/ou électriques – des véhicules de la SNCF.

Nous nous limiterons à évoquer ici les inconvénients résultant d'un entretien insuffisant des éléments dont dépend le confort des voyageurs : climatisation, propreté générale des voitures et celle des WC, etc. Et nous appellerons l'attention sur un point particulier rarement dénoncé et pourtant très gênant : **la perte de transparence des fenêtres à double vitrage du fait de la condensation de la vapeur d'eau qui s'est introduite entre les deux glaces par suite d'un défaut d'étanchéité de leur cadre.**

¹ Par exemple, sur les deux voitures composant les TER Nîmes–Clermont de matinée des 30 mai, 19 juin et 13 juillet 2007, une seule était de type climatisé.

² C'est-à-dire celle qui, pour une raison ou pour une autre, est astreinte, pour se déplacer, à utiliser le chemin de fer ; il s'agit essentiellement des jeunes (scolaires et étudiants) ainsi que des personnes âgées, les tranches d'âges intermédiaires, celles correspondant aux "actifs", étant peu représentées.

Actuellement, le problème se rencontre moins fréquemment mais dans les années 2003 à 2007, il n'était pas rare de constater, sur les rames du Cévenol circulant au sud de Clermont, qu'une proportion élevée (souvent supérieure à 30 %) des fenêtres des voitures, aussi bien de première que de seconde classe, avaient perdu - partiellement ou totalement - leur transparence¹. S'agissant de la ligne des Cévennes qui, sur la plus grande partie de son tracé, traverse des paysages particulièrement pittoresques, le maintien – prolongé – en service de voitures dont de si nombreuses fenêtres n'étaient plus transparentes était proprement inadmissible.

II.2. L'augmentation des temps de parcours devenus catastrophiques depuis le 14 décembre 2008

Depuis le milieu des années 2000, avec la mise en place des premiers ralentissements, les durées des trajets sur Clermont–Nîmes et Clermont–Marseille (et vice versa) par la ligne des Cévennes avaient, à plusieurs reprises, augmenté de quelques minutes à l'occasion de changements de service.

Mais c'est d'un seul coup de 45 minutes – en moyenne – que se sont accrus les temps de parcours sur les relations mentionnées ci-dessus, à partir du 14 décembre 2008, par suite de l'instauration, sous un fallacieux prétexte de sécurité, d'un ralentissement à 30 km/h sur 42 des 67 km de la section Langeac–Langogne.

A noter que depuis la mise en place de cet interminable ralentissement (durée théorique de parcours pour ces 42 km : 1 h 24 mn !), les trains prennent très fréquemment, sur la section Langeac–Langogne, des retards sur leur nouvelle marche théorique (cf. l'encadré de la page suivante et le § 2 de l'annexe III). Ceci a pour effet de donner, pour le franchissement de cette section, des majorations réelles de durée supérieures à la majoration de 52 minutes théoriquement prévue.

II.3. La dégradation de la régularité qui est tombée à des niveaux insupportables

La régularité est la qualité du service qui mesure la ponctualité des circulations. La régularité serait parfaite si tous les trains annoncés dans les documents horaires circulaient effectivement les jours prévus et ce, en respectant strictement leur marche théorique.

Certes déjà un peu altérée, il y a une quinzaine d'années, surtout pour les trains venant du sud, la régularité était néanmoins alors globalement acceptable. Depuis, elle n'a cessé de se dégrader pour tomber actuellement à des niveaux proprement insupportables. Les manifestations d'une telle dégradation sont multiples :

II.3.1. Des retards endémiques avec pertes corrélatives de correspondances

Depuis quelques années et particulièrement les toutes dernières, les trains de la ligne des Cévennes, surtout ceux de sens sud – nord, accusent des retards qui s'échelonnent de quelques minutes à plus d'une heure² ; dix minutes est une estimation largement optimiste du retard moyen. **Ces retards sont si réguliers que ce sont les trains qui circulent à l'heure qui tendent à devenir l'exception³ !**

¹ Le record en la matière a été observé par l'auteur de ces lignes sur la rame du Cévenol Marseille–Paris circulant au sud de Clermont, le 5 décembre 2007, l'un des tout derniers jours où ce train assurait une relation directe avec la capitale. Sur la voiture de première classe, l'une des quatre voitures directes Marseille-Paris, **quinze des dix-huit fenêtres (dont toutes celles des neuf compartiments) avaient totalement perdu leur transparence !** Lors de chacune de ses prestations médiatiques, le P.D.G. de la SNCF ne manque pas de se déclarer très satisfait du réseau qu'il dirige. Mais **quel autre transporteur que Monsieur Pépy oserait mépriser ses clients au point de les faire voyager dans un matériel aussi innommable ?**

² Exemples de retards importants relevés ces derniers mois : plus de deux heures pour les passagers du Cévenol Marseille–Clermont, le 12 février 2009, par suite d'une panne de locomotive entre Langeac et St-Georges-d'Aurac ; une heure et demie pour le TER Clermont–Nîmes de fin d'après-midi et soirée, le 28 mai 2009 ; plus de deux heures pour le Cévenol Nîmes–Clermont*, le 15 juin 2009 (panne de locomotive au départ de Nîmes). Pour les Cévenol des deux sens, plusieurs retards compris entre une heure et une heure et demie au cours de la semaine du 13 au 19 juillet 2009.

* En raison d'une grève régionale, les deux Cévenol avaient, ce-jour-là, respectivement leur origine et leur terminus à Nîmes.

³ Du point de vue de la régularité, même le Cévenol, s'il reste encore un train GL (Grandes Lignes), peut être classé dans la catégorie des **TER**, au sens de **Train En Retard**...

LA PERVERSITÉ DU RALENTISSEMENT À 30 KM/H ET L'URGENCE DE SA SUPPRESSION

Instauré **sous un fallacieux prétexte de sécurité**, le ralentissement à 30 km/h sur 42 km entre Langeac et Langogne a d'importantes conséquences négatives sur l'ensemble des trains des deux sens de la relation Clermont – Nîmes.

Conséquence directe évidente, l'augmentation considérable des temps de parcours d'où il résulte, entre autres inconvénients, que si l'on veut faire l'aller-retour dans la journée, le temps que l'on peut passer à Nîmes en venant de Clermont ou à Clermont en venant de Nîmes est encore plus réduit qu'auparavant. **L'accroissement du gain de temps que permettent le détour par Lyon et l'emprunt des TGV de la vallée du Rhône rend ces derniers encore plus attractifs. La raison de la mise en place du ralentissement à 30 km/h ne doit pas être cherchée ailleurs que dans la volonté de détourner de la ligne des Cévennes encore davantage de voyageurs !**

D'autre part, un certain nombre d'autres conséquences de ce calamiteux ralentissement concourent grandement à accentuer la dégradation de la qualité du service dispensé aux voyageurs fidèles à l'itinéraire des Cévennes. Au nombre de ces effets pervers indirects, on peut citer :

- une diminution du débit de la ligne d'où résulte à la fois une réduction du nombre de trains qu'on peut y faire circuler dans un intervalle de temps donné et une diminution de la souplesse d'exploitation ;
- pour la quasi-totalité des trains, des retards spécifiques générés par le franchissement de la section Langeac–Langogne et qui viennent s'ajouter à ceux éventuellement pris à l'extérieur de cette section ;
- la perte, très souvent, du fait de ces retards, de celles des correspondances que n'ont pas fait disparaître les modifications d'horaires imposées par l'augmentation des temps de parcours ;
- divers autres désagréments comme le transbordement très fréquent, en gare de Saint-Georges-d'Aurac, des passagers du Cévenol Marseille–Clermont invités à terminer leur voyage... à bord de l'autorail Le Puy –Clermont.

Ces différents points sont détaillés à l'Annexe III pour les deux premiers ; et aux § III.3. et III.4. respectivement pour le troisième et le quatrième.

Leur simple énumération suffit toutefois à faire prendre la mesure des effets dévastateurs* de l'ensemble des conséquences directes et indirectes de la mise en place du ralentissement. On comprend aisément que les dirigeants SNCF, loin d'œuvrer pour permettre le retour rapide à des vitesses normales, projettent de prolonger au maximum la durée d'application de cette désastreuse limitation de vitesse. À une demande écrite du président du Conseil Régional d'Auvergne relative au rétablissement de la correspondance à Clermont entre le Téoz qui arrive de Paris à la mi-journée et le Cévenol Clermont–Marseille, l'un des responsables régionaux de la SNCF ne lui a-t-il pas répondu que cette correspondance ne pourrait être rétablie "qu'une fois les travaux de régénération effectués", soit en 2013, ce qui signifie que les ralentissements seront maintenus jusqu'à cette date ? Inutile de préciser que dans l'esprit de ce responsable et dans celui de ses supérieurs, la question ne devrait plus se poser à ce moment-là, la ligne ayant été fermée bien avant, en partie ou en totalité, en raison de la chute accélérée de la fréquentation des trains que ne manqueraient pas de provoquer, espèrent-ils, tous les désagréments résultant de leur décision perverse.

La levée, le plus rapidement possible, du ralentissement à 30 km/h est, à l'évidence, une condition essentielle de la survie de la ligne des Cévennes.

Ce devrait être, dans l'immédiat, l'objectif prioritaire de l'association de défense. On peut espérer que celle-ci mettra tout en œuvre pour atteindre ce but : **demande pressante d'une contre-expertise, par un organisme indépendant, de l'état de la voie et des ouvrages d'art**, contre-expertise qui pourrait être financée par le Conseil Régional ; intervention aux plus hauts niveaux de l'état ; relance fréquente du sujet dans les différents médias, notamment pour dénoncer les abus les plus criants de la SNCF ; sans oublier l'organisation de manifestations qui, si elles sont aussi réussies que celles de La Bastide et de Langeac, à l'automne dernier, sont de nature à infléchir les décisions des responsables politiques et ceux de la SNCF.

* Effets plus que probablement prémédités par ceux qui ont ordonné le ralentissement à 30 km/h.

Ainsi, avant le 14 décembre 2008¹, le train Nîmes–Clermont de matinée devait théoriquement atteindre son terminus vers 12 h 50², soit plus d'un quart d'heure avant le départ du Clermont–Paris de mi-journée. En fait, plus que fréquemment, c'était après le départ de ce dernier qu'arrivait le train de Nîmes, ce qui faisait "rater" la correspondance à ceux de ses passagers désireux de poursuivre leur voyage au nord de Clermont.

Entre autres causes – multiples – de ces retards, la fermeture, depuis moins de vingt ans, de plusieurs petites gares suivie, pour certaines, de la dépose hâtive de la voie d'évitement dont elles étaient équipées, ce qui a augmenté la longueur d'un certain nombre de *cantons*³ et a donc réduit la possibilité d'éviter que le retard d'un train ne se répercute intégralement sur les trains de même sens et, s'agissant d'une ligne à voie unique (d'Arvant à Alès), sur les trains de sens contraire.

Comme on le fait remarquer dans l'encadré de la page précédente et comme on l'explique au § 2 de l'annexe III, ces retards sont encore plus fréquents et plus importants depuis le 14 décembre 2008, date d'entrée en vigueur du nocif ralentissement à 30 km/h mis en place sur 42 km entre Langeac et Langogne.

II.3.2. De (trop) nombreuses suppressions de trains sans préavis et sans mise en place de transport de substitution

Les suppressions de trains sans préavis, l'un des dysfonctionnements les plus irritants de la SNCF, résultent - selon celle-ci – d'un problème de matériel moteur ou remorqué (panne ou indisponibilité) ou de personnel (impossibilité d'affecter au train concerné, un conducteur et/ou un contrôleur).

En raison de la fréquence avec laquelle elles interviennent sur la ligne des Cévennes⁴, les suppressions inopinées de trains sont devenues insupportables et sont probablement l'une des principales causes de désaffection de la clientèle, notamment celle des TER Clermont-Nîmes et vice versa. **La circulation de ces TER est devenue tellement aléatoire qu'on ne peut absolument plus compter sur le train lorsqu'on doit effectuer un déplacement impératif !**

II.3.3. Des interruptions prolongées de l'ensemble des circulations sur toute la ligne ou sur une partie de celle-ci

Les interruptions totales et durables de la circulation des trains ont pour origine : soit des grèves – nationales ou régionales – d'agents SNCF ; soit des intempéries qui, il n'y a pas si longtemps, n'auraient entraîné que des interruptions beaucoup plus courtes et qui d'ailleurs, affectent beaucoup moins durablement (quelques heures au maximum) le réseau routier parallèle ; soit des travaux importants qui, désormais - pour des questions de coût - ne se font plus de nuit mais de jour, au prix d'interruptions totales des circulations qui s'appliquent, au mieux les jours de semaine seulement, avec réouverture de la ligne le week-end et, au pire, de façon permanente pendant plusieurs semaines consécutives⁵.

¹ Depuis cette date, le problème ne se pose plus puisque, en raison de l'augmentation de la durée du parcours résultant du ralentissement à 30 km/h, l'heure théorique d'arrivée à Clermont (13 h 36) du train de Nîmes se situe après celle de départ (13 h 29) du TéoZ Clermont–Paris. Objectif atteint !

² L'heure d'arrivée de ce train à Clermont a varié avec les services successifs de ces dernières années ; elle a été plusieurs fois retardée de quelques minutes à la suite, notamment, des premiers des ralentissements qui se sont succédé entre Brioude et Langogne.

³ Pour la définition des *cantons*, cf. note 1 de la première page de l'Annexe III.

⁴ **Par exemple, au cours de certaines périodes, pendant les dernières années, les mois n'ont pas été rares durant lesquels le TER Nîmes–Clermont de matinée – qui est théoriquement quotidien – n'a pas circulé plus de 20 à 25 jours** (les jours de non-circulation n'étant pas, bien sûr, annoncés à l'avance...)

⁵ Divers travaux – sur les deux versants de la ligne – sont annoncés pour la période du 14 septembre au 30 octobre prochains. A l'heure où ces lignes sont écrites (8 août 2009), on manque encore de précisions sur les modalités de circulation des trains de voyageurs pendant ces sept semaines ; d'après certaines sources, la circulation ne serait totalement interrompue entre Langeac et Langogne, que du lundi au vendredi, les trains circulant normalement le samedi et le dimanche ; selon d'autres informations, l'interruption serait totale entre Langeac et Alès durant toute cette période, à l'exception des deux jours du seul week-end médian pendant lesquels circuleraient les quatre TER et les deux Cévenol. (Cf. l'annexe V). (Suite de la note, page suivante).

Exemples d'interruptions totales de circulation sur la section Langeac-Langogne :

- 12 jours consécutifs en mai/juin 2003 (grève nationale dirigée contre la réforme des régimes de retraite) ;
- 3 jours consécutifs en juin 2008 (grève nationale d'une seule journée¹) ;
- 5 jours consécutifs du 14 au 19 décembre 2008 (chute sur la voie, sous l'effet du poids d'une neige lourde, d'arbres d'autant plus nombreux que, comme toute autre forme d'entretien, l'élagage des abords de la voie est abandonné depuis des années, tout au moins sur la partie de cette section qui relève de la région SNCF de Clermont-Fd²) ;
- 4 jours et demi consécutifs (du lundi matin au vendredi matin inclus) pendant plusieurs semaines, au début de l'automne 2008, pour un important chantier de renouvellement de traverses, essentiellement entre Monistrol-d'Allier et Alleyras³.

Ces suspensions du service sont un facteur non négligeable de la baisse de la fréquentation des trains. C'est en effet un fait avéré qu'à chaque interruption totale des circulations ferroviaires, les personnes qui sont tenues de se déplacer s'organisent pour le faire par un autre moyen que le chemin de fer et qu'une fois le service rétabli, une bonne proportion d'entre elles ne retourne pas dans les trains.

Suite de la note 5 de la page précédente :

A guère plus d'un mois du début de ces travaux, les agents des gares n'ont pas encore été informés des modalités de circulation effective des trains, sur la ligne des Cévennes, entre le 14 septembre et le 30 octobre et ne peuvent donc pas renseigner utilement les voyageurs. Cet exemple confirme, s'il en était besoin que, malgré les engagements périodiquement renouvelés de son PDG, l'information des voyageurs – aussi bien avant que pendant leur voyage – n'est pas le souci premier de la SNCF...

Si l'on ne peut que se réjouir de voir – enfin ! – entrepris des travaux de sauvegarde de la ligne, on peut déplorer que d'une part, ces travaux entraînent (éventuellement) deux interruptions totales pendant deux périodes consécutives de trois semaines et d'autre part et surtout, qu'ils commencent dès la mi-septembre, alors que les touristes, notamment les retraités (qui constituent une proportion importante des utilisateurs des trains de la ligne) sont encore nombreux, à cette époque, à fréquenter les régions desservies, Haut Allier et Cévennes notamment. De plus, cette interruption prématurée des circulations amputera la saison du train touristique des Gorges de l'Allier.

Même si pendant les travaux, des autocars sont prévus pour assurer le transport des voyageurs entre les gares encadrant les sections interceptées, il ne faut pas perdre de vue que les deux transbordements, d'abord du train vers le car puis du car vers le train, sont particulièrement pénibles pour les personnes âgées surtout si elles sont chargées de lourds bagages. De quoi donc leur laisser un excellent souvenir d'un voyage sur la ligne des Cévennes...

Des travaux d'une importance similaire étant d'ores et déjà prévus pour les années suivantes, **il est hautement souhaitable que l'association des élus pour la défense de la ligne intervienne auprès du Conseil Régional afin que celui-ci exige de la SNCF qu'à l'avenir, aucune interruption de circulation n'intervienne entre le 1^{er} mai et le 1^{er} octobre.**

¹ En outre, plusieurs trains – dont au moins un Cévenol – ont encore été supprimés dans les deux jours qui ont suivi l'interruption totale de trois jours. **On remarque, sur cet exemple, la tendance marquée qu'ont les dirigeants de la SNCF de prolonger les interruptions bien au-delà de la durée réelle d'une grève qui ne sert alors que de prétexte...Au fait, sur la ligne des Cévennes, vous avez dit service minimum ?**

² Pour dégager la vue qui, sur une grande partie du parcours entre Langeac et Langogne, était totalement bouchée par les rideaux d'arbres presque continus bordant la voie, le SMAT du Haut-Allier a dû faire procéder, à ses frais, peu après la création du train touristique, à l'élagage des abords sur certaines sections.

Actuellement, dans certains secteurs, les branches des arbres *engagent le gabarit* et on peut observer des rayures nettement marquées sur les flancs de certaines des voitures entrant dans la composition des trains qui circulent sur la ligne.

³ Cette section, longue de 10 km, dont la voie est désormais en très bon état n'en fait pas moins partie des 42 km sur lesquels la vitesse est limitée à 30 km/h...

III MESURES SPÉCIFIQUES DONT LE CÉVENOL A ÉTÉ - ET EST ENCORE - LA CIBLE

Victime, comme l'ensemble des trains de la ligne des Cévennes, de la plupart des mesures pernicieuses décrites ci-dessus, le Cévenol a en outre été – et reste – la cible de coups spécifiques.

C'est la baisse du "standing" de ce train qu'ont visé certains d'entre eux, par exemple, la suppression d'éléments de confort telles la disparition du bar Corail à partir de 1996 puis, il y a environ un an, celle de la vente ambulante de boissons qui avait été mise en place, comme succédané, entre Villefort et Nîmes (et vice versa). Mais ont également concouru au "déclassement" du Cévenol certaines mesures d'ordre commercial : décision de ne pas inscrire ce train dans la catégorie *INTERCITÉS* assortie de la suppression de la possibilité de réservation.

Cependant les dispositions les plus nocives qui ont été prises contre le Cévenol concernent ses conditions de circulation et sont rappelées ci-dessous dans leur ordre chronologique :

III.1. Durant les dernières années où le Cévenol assurait encore une relation directe entre Paris et Marseille, la composition de la rame circulant au sud de Clermont était, les jours de pointe, insuffisante

Durant les dernières années où le Cévenol circulait encore sur l'intégralité du parcours Paris-Marseille (et vice versa), le nombre de voitures directes (les seules à circuler aussi bien au sud qu'au nord de Clermont) était insuffisant les jours de pointe et surtout de super-pointe.

En effet, hormis la période de *plein été*¹, la composition de la rame circulant au sud de Clermont était invariablement fixée à quatre voitures, ce qui était notoirement insuffisant les vendredis et les dimanches et surtout les jours de début et de fin de vacances scolaires.

En outre, durant les toutes dernières années où le Cévenol avait encore Paris pour origine (ou terminus), même pendant la période de plein été, compte tenu de la fréquentation particulièrement élevée sur certaines parties du parcours², la composition de la rame circulant au sud de Clermont était également inadaptée (de cinq à sept voitures dans les années précédant de peu 2007 ; cinq invariablement l'été de cette année-là, le dernier au cours duquel le Cévenol a assuré la relation directe Paris-Marseille³).

III.2. Le Cévenol a été supprimé pendant certains week-ends de vacances d'hiver

Au cours des vacances d'hiver 2003 au moins, la circulation du Cévenol a purement et simplement été suspendue pendant certains week-ends. **La raison de cette suspension momentanée** qui ne peut être interprétée que comme un souverain mépris des usagers de ce train : **les voitures des deux rames du Cévenol étaient utilisées pour renforcer la composition des trains acheminant les skieurs vers les stations de sports d'hiver !**

III.3. Depuis le 9 décembre 2007, le Cévenol n'assure plus la relation directe entre Paris et Marseille

C'est un coup très dur qu'a porté au "train drapeau" de la ligne des Cévennes la décision de mettre fin, au début du service d'hiver 2007/2008, à la relation directe Paris-Marseille (et vice versa) assurée par ce train depuis 1979. Depuis, le Cévenol ne circule plus qu'entre Clermont et Marseille, avec pour conséquence, pour ceux de ses passagers dont le parcours s'inscrit à la fois au sud et au nord de Clermont, l'obligation de changer de train.

Certes – pour une période qui s'est avérée limitée à un an – les correspondances (de et vers Paris) se sont effectuées dans des délais raisonnables. Mais les désagréments inhérents à tout changement de train, désagréments particulièrement pénibles pour les voyageurs chargés de lourds bagages (surtout s'il s'agit de personnes âgées) n'étaient pas faits pour inciter les voyageurs partant de Paris à destination de la région méditerranéenne à emprunter le Cévenol.

¹ Cf. note 2, page 6.

² Par exemple, pour le Cévenol Marseille-Paris, entre Langogne et Langeac, du fait des nombreuses personnes montées de Langeac par le train touristique des Gorges de l'Allier et qui, voulant passer quelques heures à Langogne, choisissaient de ne pas redescendre par ce même train touristique mais par le Cévenol.

³ Jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix, le Cévenol circulait, au sud de Clermont, avec une rame comprenant couramment, en période de vacances, dix ou onze voitures ; les jours de pointe, le nombre de voitures directes Paris-Marseille (et vice versa) pouvait s'élever à douze, voire treize (au moins une fois, le 8 juillet 1993) !

III.4. Depuis le 14 décembre 2008, du lundi au vendredi inclus, le Cévenol Clermont-Marseille a perdu plusieurs correspondances en Auvergne dont celle avec le train arrivant de Paris à la mi-journée ; et fréquemment, le Cévenol Marseille-Clermont arrive à son terminus après le départ du dernier train de la journée pour Paris

Depuis le 14 décembre 2008, date d'entrée en vigueur du ralentissement à 30 km/h applicable sur les deux tiers de la distance comprise entre Langeac et Langogne, en raison de l'importante augmentation de la durée du trajet qui résulte de cette limitation de vitesse, l'heure de départ de Clermont vers Marseille du Cévenol a été avancée à 12 h 08, du lundi au vendredi inclus et à 12 h 35, les samedis, dimanches et jours de fête.

Conséquence : du lundi au vendredi inclus, le Cévenol part désormais de Clermont avant l'arrivée dans cette gare (12 h 25) du train en provenance de Paris dont il relevait, jusque là, la correspondance¹.

Par ailleurs, alors que la correspondance à Clermont entre le Cévenol de sens sud – nord et le dernier Téoz qui part de Clermont à 19 h 29 reste théoriquement assurée², elle est très fréquemment rendue impossible par les importants retards du Cévenol (cf. note 3 au bas de cette page). Dans ces conditions, les passagers de ce train qui souhaitaient poursuivre leur voyage en direction de Paris sont obligés de passer la nuit à Clermont.

Il est évident que ces pertes de correspondances - officialisées mais aussi très souvent accidentelles – sont une source supplémentaire de tarissement de la fréquentation du Cévenol.

III.5. Et, depuis décembre 2008 également, du lundi au jeudi inclus, lorsque le Cévenol Marseille-Clermont arrive à Saint-Georges-d'Aurac avec un retard supérieur ou égal à 20 minutes et inférieur à 45 minutes, ses passagers sont systématiquement transbordés, – avec retard supplémentaire – dans le TER Le Puy-Clermont assuré par un autorail

Comme on l'a fait remarquer plus haut (quatrième alinéa du § II.3.1), depuis le 14 décembre 2008, les trains de la ligne des Cévennes accusent des retards généralement supérieurs à ceux observés auparavant : en effet, aux retards pris, pour les causes habituelles, à l'extérieur de la section Langeac-Langogne, s'ajoutent ceux que génère désormais cette section.

Dans ces conditions, c'est très fréquemment que le Cévenol Marseille-Clermont arrive à Saint-Georges-d'Aurac avec un retard égal ou supérieur à 20 minutes. Pour poursuivre sa marche sur la section de St-Georges à Brioude, il se trouve alors en compétition avec le TER Le Puy-Clermont de fin d'après-midi qui doit lui aussi emprunter cette section.

Eh bien, les dirigeants de la SNCF n'ont rien trouvé de mieux que de décider de donner la priorité, du lundi au jeudi inclus, non au Cévenol – qui est encore un train "Grandes Lignes" – mais au TER !

Ce sont donc les passagers du Cévenol qui sont priés, à Saint-Georges-d'Aurac, de descendre des voitures avec leur bagages - sur un quai qui n'a pas été rehaussé, d'attendre parfois plus de vingt minutes - ce qui augmente d'autant leur retard initial³ - l'arrivée de l'autorail Le Puy-Clermont et de s'entasser dans cet engin.

Devant cette aberrante inversion de priorité - mesure pernicieuse, s'il en est, qui vient s'ajouter à toutes celles de même nature qui l'ont précédée - qui pourra encore soutenir que les dirigeants de la SNCF n'organisent pas délibérément le sabotage du Cévenol et donc de la ligne des Cévennes ?

¹ De même, du lundi au vendredi inclus, l'avancement à 12 h 08 de l'heure à laquelle le Cévenol part de Clermont supprime la possibilité qui existait antérieurement au 14 décembre 2008, d'accéder à ce train en gare d'Issoire en partant, **dans un délai acceptable**, d'une gare comprise entre Clermont et la sous-préfecture.

² L'arrivée à Clermont du Cévenol en provenance de Marseille est **prévue**, du lundi au vendredi inclus, à 18 h 48 et, les samedis, dimanches et jours de fête, à 19 h 08 (service applicable au 5 juillet 2009).

³ Il n'est pas inutile de préciser que, même avec un retard de 20 minutes, le Cévenol Marseille-Clermont arrive à Saint-Georges-d'Aurac 26 minutes avant l'autorail Le Puy-Clermont et qu'en obligeant ses passagers à attendre cet autorail, on accroît d'autant leur retard ! Ce retard supplémentaire fait perdre la correspondance à Clermont avec le dernier train pour Paris de la journée puisque ce train part de Clermont à 19 h 29 qui est précisément l'heure **théorique** d'arrivée de l'autorail du Puy ; ce dernier, en cas de transfert à son bord des passagers du Cévenol, part nécessairement de Saint-Georges-d'Aurac avec un retard de plusieurs minutes qu'il ne peut intégralement combler entre Saint-Georges et Clermont.

ANNEXE I

LIGNE DES CÉVENNES : BILAN ET PERSPECTIVES

1. UNE SITUATION ACTUELLEMENT TRÈS PRÉOCCUPANTE MAIS QUI N'EST PAS DÉSESPÉRÉE

Il faut bien convenir qu'à l'heure actuelle, les efforts déployés depuis des années par les dirigeants de la SNCF pour faire se réduire la fréquentation des trains qui parcourent la ligne des Cévennes et justifier ainsi sa fermeture ont, pour une bonne part, porté leurs fruits. Le taux d'occupation de certains trains, surtout des TER, particulièrement sur certaines parties de leur parcours, a notablement diminué.

La situation est donc grave. Elle l'est d'autant plus que ces mêmes dirigeants ne se sont pas privés, en instaurant, entre Langeac et Langogne, un ralentissement à 30 km/h - totalement injustifié - de porter ce qu'ils espèrent être le coup de grâce à une ligne qu'ils considèrent comme moribonde. (N'avaient-ils pas pensé pouvoir, sans opposition significative, fermer la section Langeac-Langogne dès la mi-décembre 2008 ?)

Pour être grave, la situation de la ligne des Cévennes n'en est pas pour autant désespérée. En effet, cette ligne, dont on pourrait valoriser le caractère touristique, a un important potentiel de voyageurs qui justifierait à lui seul les travaux de rénovation nécessaires lesquels, rappelons-le, ne sont pas de si grande ampleur que la SNCF le prétend. De plus, une fois réalisés ces travaux et rétablies les vitesses normales, cette ligne pourrait écouler un trafic fret bien supérieur au trafic actuel. Enfin, la ligne des Cévennes participe au maillage du réseau ferroviaire national et doit être conservée pour servir d'itinéraire de secours notamment en cas d'interruption des circulations sur les lignes de la vallée du Rhône.

2. TRAFIC VOYAGEURS : LE POTENTIEL ET LES CONDITIONS D'UN RENOUVEAU

2.1. Une ligne qui a un important potentiel de voyageurs

Si, aux utilisateurs actuels de la ligne des Cévennes, on ajoute d'une part les voyageurs qui empruntent les TGV de la vallée du Rhône pour se rendre depuis la région Auvergne dans celles de Languedoc-Roussillon (L-R) et de Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et d'autre part ceux qui, pour atteindre ces deux mêmes régions depuis la région Centre, font le détour par Paris en empruntant également des TGV, on arrive à un total voisin de 1000 voyageurs par jour.

En effet, **d'après un document SNCF daté d'octobre 2008 et intitulé " Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan – Pré-Etudes fonctionnelles"**, les flux de voyageurs de région à région sont, les deux sens confondus (statistiques de 2005) :

Auvergne – Languedoc-Roussillon : 89 000 voyageurs par an soit 244 par jour ;

Centre – Languedoc-Roussillon : 74 000 voyageurs par an soit 203 par jour¹.

Les flux Auvergne – PACA et Centre – PACA ne sont pas précisés dans le document sus-mentionné mais, selon toute probabilité, ils sont au moins égaux aux flux respectifs à destination du L-R. On aurait donc un potentiel journalier voisin de 900 voyageurs susceptibles d'adopter l'itinéraire des Cévennes, beaucoup plus direct que ceux qu'implique l'utilisation des TGV de la vallée du Rhône.

Quant au nombre de ceux qui transitent actuellement par la ligne des Cévennes, aucune statistique récente n'est disponible. Quoiqu'il en soit, ce nombre est certainement très supérieur à ceux, ridiculement bas, avancés par la direction régionale SNCF de Clermont, à l'automne dernier.

En résumé, en ajoutant aux utilisateurs actuels de la ligne des Cévennes, les 900 voyageurs recensés ci-dessus susceptibles de l'emprunter, on voit que **le potentiel de 1000 personnes par jour effectuant de bout en bout le voyage de Clermont à Nîmes et vice versa, n'est pas du tout surestimé**. A ce potentiel, il convient d'ajouter les voyageurs qui continueraient d'emprunter les trains de la ligne sur une partie de leur parcours.

¹ Selon le même document SNCF, les flux Auvergne – Languedoc-Roussillon et Centre – Languedoc-Roussillon prévus en 2020 seraient respectivement de 108 000 et 116 000 voyageurs par an.

2.2. Les conditions d'un renouveau du trafic voyageurs

Pour que les fidèles de la ligne des Cévennes continuent de l'emprunter et pour qu'une proportion importante des voyageurs potentiels adopte cet itinéraire, il est impératif que soient réalisées un certain nombre de conditions :

- **Une desserte suffisamment étoffée** : quatre ou mieux, cinq allers-retours¹ par jour, tous les jours de la semaine, avec toujours le même horaire, et permettant d'arriver plus tôt à Nîmes et à Clermont et d'en repartir plus tard qu'actuellement ; et évidemment, pour les trains n'assurant pas de relations directes, **des correspondances bien étudiées**, aux deux extrémités de la ligne : à Clermont, pour (et de) Paris et à Nîmes, pour (et de) Marseille et Montpellier ; mais aussi, pour tous les trains, à Saint-Georges-d'Aurac pour (et de) Le Puy et à La Bastide pour (et de) Mende.
- **Des temps de parcours attractifs** ramenés, dans un premier temps, entre 4 h et 4 h 15 mn. Ces valeurs sont loin d'être irréalistes, notamment la dernière. En effet, au service d'hiver 1992/1993, le train 59564 (Nîmes–Clermont de fin d'après-midi et soirée) effectuait le trajet – dans le sens, donc, où le profil est le plus difficile – en 4 h 26 mn.

Avec un minimum de travaux de voie, on pourrait donc abaisser le temps de parcours à 4 h 15 mn. Et, en utilisant un matériel roulant doté d'une puissante motorisation lui conférant à la fois de fortes accélérations et une réelle aptitude à gravir les rampes de 25 mm/m rencontrées par les circulations de sens sud-nord, on pourrait approcher voire atteindre, le seuil psychologique des 4 h juste. Toutefois, il est essentiel qu'à ces performances mécaniques, le matériel utilisé allie un confort qui soit le plus proche possible de celui des voitures Corail qui restent une référence en la matière. **Cette double condition d'une forte motorisation et d'un très bon confort limite le choix, parmi les automoteurs récents, aux seuls AGC².**

Bien évidemment, l'utilisation d'automoteurs pendulaires permettrait d'abaisser encore de façon importante (probablement jusqu'aux alentours de 3 h 30 mn) les temps de parcours entre Clermont et Nîmes. Mais indépendamment du peu d'enthousiasme viscéral de la SNCF pour le pendulaire, l'utilisation de ce type de matériel nécessiterait un renforcement de la voie dont le coût serait très probablement **artificiellement** présenté comme prohibitif...

- **une régularité exemplaire** ou en tout cas au moins égale à celle réalisée sur les autres grandes lignes.

¹ Si certaines de ces relations étaient assurées en automoteurs, ces derniers pourraient, pour économiser des *sillons* (et peut-être des conducteurs), être incorporés, sur une partie de leur parcours, à des compositions comprenant une autre *tranche* dont la destination finale serait différente ; la séparation des *tranches* s'effectuant, dans la gare de bifurcation concernée, sans perte de temps ni personnel supplémentaire compte tenu des facilités que procure l'attelage automatique. Par exemple, le matériel assurant un Montpellier–Nîmes–Clermont pourrait circuler jusqu'à La Bastide, en *couplage** avec celui effectuant un Montpellier–Nîmes–Mende (et vice versa). C'est d'ailleurs ce qui se faisait, pendant une partie des années 90, pour les trains 58336 (Mende) et 59564 (Clermont) partant de Montpellier à 18 h 04, chacune des *tranches* étant assurée par une ou deux RGP modernisée(s). Et, dans le même but d'économiser des *sillons* (et éventuellement des conducteurs), des trains Clermont–Nîmes et Clermont–Le Puy pourraient être *couplés** jusqu'à Saint-Georges-d'Aurac (et vice versa). Attention toutefois à ce que ces *couplages** ne soient pas l'occasion de nouvelles occultations ! (cf. note 3 de la page 7).

* Deux (ou trois) autorails peuvent être *couplés* si leur dispositif d'attelage est du même type et si chacun est muni d'un équipement permettant de commander l'autre (les autres) à partir du poste de conduite de l'un d'eux. Ces autorails peuvent alors circuler *en couplage*, l'ensemble des engins attelés étant conduit par un seul agent placé dans la cabine avant du premier.

En une dizaine d'années, la SNCF a commandé trois types d'automoteurs différents (X 72500, X 73500 et X 76500 ainsi que les séries dérivées de ce dernier type), tous équipés du même attelage automatique. Certes les automoteurs d'un même type peuvent être *couplés* entre eux mais on peut s'étonner que la SNCF n'ait pas prévu, au cahier des charges de ces matériels, la possibilité de *couplage* entre deux (ou trois) engins de types différents, ce qui aurait permis une plus grande souplesse de leur utilisation.

² En effet, cette double condition d'une forte motorisation et d'un très bon confort fait éliminer :

- d'une part les X 72500, de motorisation très fragile (ils ont montré leurs faiblesses sur fortes rampes) et de plus très bruyants ;
- d'autre part les X 73500 enclins au patinage sur rail humide et dont le confort est très inférieur à celui des voitures Corail (les mouvements de lacets et de roulis y sont amplement ressentis ; de plus, ils sont équipés d'une simple réfrigération et non d'une véritable climatisation).

Avec une offre suffisamment étoffée, des temps de parcours concurrentiels et une régularité exemplaire, il est plus que probable que l'itinéraire des Cévennes serait choisi par une proportion très élevée des 1000 voyageurs recensés précédemment car **cet itinéraire direct présente** par rapport à ceux qu'implique l'emprunt de TGV, **un avantage substantiel : un coût très inférieur¹ à celui des itinéraires alternatifs.**

2.3. Un atout supplémentaire : le potentiel touristique

Sur la plus grande partie de son tracé, la ligne des Cévennes s'inscrit dans des paysages particulièrement pittoresques et d'une grande beauté : sur son versant nord, elle chemine au fond des Gorges de l'Allier qui, sauf en de rares lieux habités – les seuls atteints par les routes – ont conservé tout leur caractère sauvage ; et au-delà du faîte de La Bastide, elle permet de découvrir les aspects si variés du relief des Cévennes. Un autre de ses attraits – et non des moindres – est son infrastructure : les très nombreux ouvrages d'art, dont certains mériteraient d'être classés, témoignent du remarquable savoir faire de ses bâtisseurs (ingénieurs et ouvriers)².

De plus, sur ses deux versants, la ligne des Cévennes dessert d'agréables lieux de séjours qu'apprécient de plus en plus ceux qui fuient les régions où s'entassent les touristes ; d'autant que ces centres de villégiature permettent une multitude d'excursions ainsi que des activités sportives qu'on ne peut pas pratiquer partout (descentes de rivières en canoë ou en raft, canyoning, via ferrata, etc.). Dans certains de ces sites se sont d'ailleurs implantés, en raison notamment de leur desserte ferroviaire, des villages de vacances dont plusieurs ont une assez grande capacité. Il résulte de tout cela que cette ligne présente, sur le plan touristique, un indéniable intérêt.

A une époque où elle avait d'autres dirigeants que ceux d'aujourd'hui, la SNCF avait bien perçu cet avantage. Dès la mise en service des autorails panoramiques, elle les a utilisés pour assurer le Cévenol d'alors. Puis, lorsque l'augmentation de fréquentation générée par cette louable initiative a nécessité, à partir de l'été 1979, la conversion en rame tractée du "train drapeau" de la ligne, le "nouveau Cévenol", assuré par les toutes récentes voitures Corail, a été élevé au rang des "trains de la découverte", avec animation temporaire à son bord pendant les vacances scolaires (Loisirail).

Malheureusement, cet effort de promotion, par la SNCF, de la ligne des Cévennes ne s'est pas poursuivi au-delà des dernières des années quatre-vingts ; et, comme on l'a montré tout au long de la présente étude, ce qui lui a succédé c'est au contraire une volonté de faire se tarir, par tous les moyens, la fréquentation des trains qui la parcourent de bout en bout.

Le potentiel touristique de la ligne restait cependant bien réel ; grâce aux efforts obstinés qu'ont dû déployer pendant plusieurs années, pour emporter l'adhésion de la direction régionale SNCF, les acteurs du tourisme et les cheminots du secteur de Langeac, c'est le SMAT (Syndicat Mixte d'Aménagement Touristique) du Haut-Allier qui, pour exploiter ce potentiel sur la partie de la ligne comprise entre Langeac et Langogne, a pris le relais de la SNCF. Depuis l'été 1999, il fait circuler, de mai à septembre, le train touristique des Gorges de l'Allier.

Celui-ci, qui fête donc cette année son dixième anniversaire, a célébré, le 18 juin dernier, son cent millième passager ce qui est le signe d'un incontestable succès. Chacune des dernières saisons, c'est de 12000 à 13000 voyageurs qu'il a transportés. A noter que ce train touristique contribue doublement aux recettes de la ligne des Cévennes : d'une part par le règlement du prix des circulations que la SNCF assure pour le compte du SMAT et d'autre part parce que nombre de clients du train touristique choisissent de regagner leur point de départ par les trains réguliers dont la capacité s'est d'ailleurs, à plusieurs reprises, avérée insuffisante (cf. note 2 de la page 16).

L'intérêt touristique de la ligne des Cévennes ne se limitant pas aux seules Gorges de l'Allier, avec d'autres dirigeants SNCF que ceux actuellement aux responsabilités, ce potentiel pourrait à nouveau être exploité et contribuer de manière non négligeable à la pérennité de cette ligne.

¹ En raison de l'extrême complexité tarifaire des billets de TGV (dont le prix dépend, entre autres facteurs, de la date et de l'heure du départ ainsi que de la date d'achat), il est difficile de donner précisément le rapport entre les coûts du voyage selon que l'on emprunte l'itinéraire des Cévennes ou celui, détourné, via Lyon et la vallée du Rhône. **Pour le trajet Clermont–Nîmes, le prix du billet via Lyon peut dépasser le double de celui par les Cévennes (84,60 € en seconde classe pour un départ à 6 h 23, le 14 août 2009, contre 38,30 € par l'itinéraire direct).**

² Chaque année, on rencontre dans les trains des amateurs de chemin de fer venus de différentes régions de France et des pays voisins tout spécialement pour parcourir la ligne.

3. LE FRET : UN TRAFIC COMPLÉMENTAIRE À DÉVELOPPER

Actuellement, la ligne des Cévennes ne voit passer, au maximum, que quatre trains de marchandises par semaine ; il s'agit des deux allers-retours (chacun s'effectuant sur deux jours) du train de bois Langeac-Tarascon que la SNCF, il y a deux ans, a délibérément abandonné, au profit de la compagnie privée ECR (Euro Cargo Rail).

Une fois effectués les travaux de remise en état de la voie qui, ne craignons pas de l'affirmer à nouveau, sont beaucoup moins importants que la SNCF le prétend, et donc une fois rétablies les vitesses normales, la ligne pourrait écouler bien davantage de trafic fret : en effet, dans le sens nord-sud, les rampes sont régulières¹ et très modérées² et donc compatibles avec des trains relativement lourds. On pourrait donc y faire passer, chaque jour, plusieurs trains qui actuellement "descendent" du nord vers le sud par Saint-Germain-des-Fossés, Roanne, Feurs, Saint-Etienne et la vallée du Rhône. Mais, à l'instar de celui qu'elle incite les voyageurs à choisir, la SNCF a l'art de préférer, pour ses trains de marchandises, l'itinéraire le plus long. Avant de se désintéresser du trafic de bois entre Langeac et Tarascon, ne faisait-elle pas, les dernières années, "remonter" jusqu'à Saint-Germain-des-Fossés, pour les acheminer ensuite, par l'itinéraire détaillé ci-dessus, les wagons chargés à Langeac et à destination de Tarascon ?

À l'initiative du PC (Poste de Commandement) de Clermont, la ligne des Cévennes a d'ailleurs parfois été utilisée, sans problème, comme itinéraire de détournement du fret à l'occasion d'interruption des circulations dans la vallée du Rhône.

4. UN ÉLÉMENT DE MAILLAGE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL À CONSERVER

La fermeture de la ligne des Cévennes entraînerait la perte d'un important élément de maillage du réseau ferré national. Avec la disparition de cette ligne, on se priverait de disposer d'un itinéraire de secours permettant de détourner les trains d'orientation nord – sud en cas d'incident grave interdisant momentanément les circulations sur les lignes de la vallée du Rhône³.

Si la SNCF qui semble vouloir "liquider" l'essentiel du réseau classique pour ne conserver que les Lignes à Grande Vitesse et, à la rigueur, celles parcourues par les TéoZ, si donc la SNCF veut fermer la ligne des Cévennes, on peut espérer que RFF (Réseau Ferré de France) aura davantage le sens de l'intérêt général et financera les travaux nécessaires à la remise en état de la voie.

5. L'AVENIR DE LA LIGNE DES CÉVENNES DÉPEND CLAIREMENT DE DÉCISIONS D'ORDRE POLITIQUE

De tout ce qui précède, il résulte que la solution du problème que constitue l'avenir de la ligne des Cévennes est essentiellement d'ordre politique.

Il suffirait que les responsables qui, jusqu'au plus haut niveau de l'état, "se gargarisent" de développement durable, **prennent enfin, en ce qui concerne le chemin de fer – moyen de transport écologique s'il en est – des décisions non plus en flagrante contradiction⁴ mais en conformité avec leurs discours.**

¹ Contrairement à celui de la ligne des Causses, le profil de la ligne des Cévennes n'est pas "en dents de scie" mais "en V renversé".

² Dans le sens nord – sud, hormis deux courtes sections (chacune d'une longueur inférieure à 500 m) respectivement à 15,0 et 13,6 mm/m, les rampes les plus dures sont de 12,1 mm/m (sur 3,0 km) et de 12,0 mm/m (sur 6,2 km dès la sortie de la gare de Chapeauroux et sur 1,3 km peu avant celle de La Bastide).

³ Les 2 et 3 janvier 1997, la neige et un important phénomène de givrage des caténaires des lignes de la vallée du Rhône avaient totalement paralysé le trafic entre Marseille et Lyon. Par la ligne des Cévennes, dont le débit était alors voisin d'un train par heure, on aurait pu, en une nuit, faire circuler une demi-douzaine de trains tractés par des locomotives diesel, et ainsi transporter jusqu'à Paris, via Clermont-Fd, les milliers de voyageurs qui ont dû attendre plus de 24 heures dans les gares du sud de la France. Mais les purs gestionnaires qu'étaient déjà devenus les dirigeants SNCF, pour lesquels il n'y a rien d'autre que le TGV, connaissaient-ils l'existence de cette ligne ?

⁴ **Par exemple, les fermetures de lignes ferroviaires (en se limitant à l'Auvergne, déjà deux depuis "le Grenelle de l'Environnement"), l'abandon à la route de nombreux trafics de fret et la probable acceptation, "à l'essai", des méga-camions (60 tonnes et 25 m de longueur !)**

Dans ces conditions, il ne serait plus utopique d'espérer voir l'autorité de tutelle de la SNCF, à savoir le ministère des transports, mettre en demeure les dirigeants de la société nationale de cesser le sabotage délibéré auxquels ils se livrent, depuis des années, sur la ligne des Cévennes ; et donner :

- à RFF, les moyens de maintenir en état correct cette ligne dont on a vu qu'elle avait un important potentiel de voyageurs et des atouts sur le plan touristique, qu'elle pourrait écouler beaucoup plus de trafic fret qu'actuellement et qu'elle constitue un élément important de maillage du réseau national ;
- et à la SNCF, ceux propres à assurer une exploitation satisfaisante pour tous¹, notamment en ce qui concerne le Cévenol qui est encore un train "Grandes Lignes".

Et de même, conforté par l'exemple venu d'en haut, chacun des Conseils Régionaux concernés par la ligne des Cévennes (ceux d'Auvergne et de Languedoc-Roussillon) n'hésiterait plus à faire preuve de la plus grande fermeté vis-à-vis de la direction régionale SNCF chargée d'exploiter les TER que la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) a placés sous son autorité. La détermination du Conseil Régional d'Auvergne s'est d'ailleurs déjà manifestée à plusieurs reprises, depuis l'automne dernier, notamment par l'intermédiaire de la plume de son président². Il serait hautement souhaitable que s'accroisse l'exigence des AOT (Autorités Organisatrices des Transports) que sont les Conseils Régionaux³ de manière à obtenir de la SNCF un service de bien meilleure qualité assorti d'une beaucoup plus grande transparence⁴.

Si par malheur, les dirigeants de la SNCF devaient être laissés libres de poursuivre, sur la ligne des Cévennes, leur œuvre de destruction, on ne tarderait pas à assister, à court terme, à la fermeture, par étapes successives, de l'ensemble de la ligne : à l'abandon, dans un premier temps, de la section Langeac-Langogne, ne tarderait pas à succéder celui de la section Langogne-La Bastide ; et quel avenir aurait le versant sud (et la ligne de Mende) lorsque celui-ci ne serait plus exploité qu'en antenne à partir d'Alès ?

¹ Satisfaisante pour les usagers évidemment mais aussi pour les cheminots du terrain. Il faut savoir que ces derniers (agents d'exécution, de maîtrise et de l'encadrement moyen), depuis des années, s'opposent fréquemment à leur hiérarchie pour pouvoir assurer, compte tenu des moyens limités que celle-ci décide d'engager, un service le moins médiocre possible. Curieuse évolution que celle qu'a connue la SNCF ces dernières années puisque, au moins dans le cas particulier de la ligne des Cévennes, cette évolution a conduit les cheminots, de la base à l'encadrement moyen, à être majoritairement plus demandeurs de qualité que la direction...

² Cf. à l'Annexe VI, deux lettres que le Président René Souchon a adressées au directeur régional SNCF à la suite de déclarations inexactes (euphémisme) de celui-ci et d'initiatives incongrues de ses services.

³ Il est plutôt encourageant de constater qu'à l'instar de quelques "précurseurs" (PACA, Basse Normandie, Midi-Pyrénées, etc.), les Conseils Régionaux prennent peu à peu conscience qu'en tant qu'AOT (Autorités Organisatrices des Transports), ils sont les véritables décideurs en matière de TER, ce qui les conduit de plus en plus souvent à réagir avec fermeté aux insuffisances de la SNCF qui n'est que l'opérateur auquel a été confiée l'exploitation de ces TER.

⁴ L'opacité dont fait preuve, avec obstination, la SNCF à propos d'un certain nombre de sujets sensibles est de plus en plus insupportable et les élus commencent à la dénoncer publiquement. Ainsi, dans la déclaration par laquelle le Président du Conseil Régional d'Auvergne annonce la signature d'une nouvelle convention d'exploitation (période 2009-2015), on relève la phrase suivante dont on appréciera l'euphémisme : **"la SNCF n'est pas habituée à une transparence totale"...**

En ce qui concerne précisément la transparence, un des points sur lesquels devrait se porter prioritairement l'exigence des Conseils régionaux est celui **des statistiques de régularité fournies par la SNCF**. Il faut savoir qu'actuellement, **celle-ci ne prend pas en compte, dans ces statistiques, les trains supprimés**, comme si les annulations inopinées de circulations - très fréquentes - n'entraînaient aucun retard pour les voyageurs qui avaient prévu de les utiliser ! En outre, **les statistiques sont établies** en "tenant compte de la fréquentation des trains" **selon une formule - bien entendu - non communiquée**.

La fermeture totale de la ligne des Cévennes, à laquelle conduirait inexorablement celle de la section Langeac–Langogne, constituerait une nouvelle atteinte aux services publics – passablement mis à mal ces dernières années – des territoires desservis par la ligne ; elle porterait un coup sévère à certains secteurs¹ de leur économie – déjà fragile ; elle serait aussi une preuve supplémentaire que les engagements pris dans le cadre du "Grenelle de l'Environnement" étaient seulement, selon l'expression populaire, des promesses qui n'engageaient que ceux qui avaient eu la faiblesse d'y croire...

¹ Un seul exemple, parmi les secteurs de l'économie locale qui seraient gravement affectés par la fermeture de la ligne : celui des établissements scolaires (collèges, lycées d'enseignement général, technique et professionnel), des établissements médico-sociaux (par exemple, CAT*) - particulièrement nombreux en Lozère, et des établissements de soins et de convalescence, toutes structures qui recrutent leurs élèves, apprentis ou pensionnaires non seulement dans leur canton ou leur département mais aussi dans les départements voisins (Gard et Hérault notamment) et même, pour certains, dans toute la France.

Les internes des établissements d'enseignement, les personnes accueillies dans les CAT et les établissements de soins ainsi que leur famille sont des utilisateurs réguliers du rail. La desserte ferroviaire, même si elle n'est pas actuellement optimale, est autrement plus rapide et confortable – et plus sûre par temps de neige - que celle qu'assureraient des autocars sur les routes particulièrement sinueuses (et d'un plus grand kilométrage) qui sont tracées dans le relief très tourmenté des régions concernées. La suppression de la desserte ferroviaire priverait tous ces établissements d'une partie de leurs effectifs, ce qui diminuerait celui de leur personnel et pourrait même conduire à la fermeture de ceux qui ne survivent que grâce au recrutement d'éléments de provenance lointaine. Avec, comme conséquence de la mutation de leur personnel et du départ de leur famille (ainsi que celle des cheminots, également mutés), le cortège habituel de retombées négatives "en cascade" : fermetures d'autres écoles et/ou de collèges, de bureaux de poste, de commerces, etc. Et bonjour la désertification accrue d'une partie de la Haute-Loire, de la Lozère et du nord du Gard !

* Centre[s] d'Aide par le Travail.

ANNEXE II

ÉVOLUTION AU COURS DES VINGT DERNIÈRES ANNÉES DU TEMPS DISPONIBLE À NÎMES ET À CLERMONT DANS LE CADRE D'UN ALLER-RETOUR EFFECTUÉ DANS LA JOURNÉE EN EMPRUNTANT LES TRAINS DE LA LIGNE DES CÉVENNES

1. DÉPLACEMENTS DANS LE SENS DE CLERMONT VERS NÎMES

Remarquons tout d'abord que les conditions dans lesquelles on peut, en partant de Clermont, se rendre à Nîmes pour la journée s'appliquent à toutes les gares situées au nord de Langogne qui bénéficient des arrêts adéquats¹. Il en résulte que, dans tout ce paragraphe, les possibilités mentionnées pour Clermont sont valables pour toute localité desservie par une de ces gares.

Tant que le train de nuit Paris-Nîmes a été quotidien dans les deux sens, c.-à.-d. jusqu'au service d'été 1991 inclus, il était possible - tous les jours de la semaine et toute l'année - d'aller de Clermont à Nîmes et d'en revenir dans la journée après y être resté plus de huit heures (arrivée à 11 h 39 ; départ pour le retour à 19 h 45).

Mais, dès le service d'hiver 1991-92, le train de nuit n'a plus circulé que six nuits sur sept. Si dans un premier temps, pour le type de déplacement qui nous intéresse ici, rien n'a changé pour les jours de semaine, il n'en a pas été de même pour le week-end ; immédiatement, le samedi et le dimanche, le temps disponible entre l'arrivée à Nîmes et le départ du train de retour s'est trouvé considérablement réduit.

L'apparition d'une desserte propre au week-end – encore plus réduite que celle des autres jours – nous conduit à étudier les possibilités d'aller-retour dans la journée en fonction de cette partition, par les horaires, de la semaine.

1.1. Aller-retour dans la journée, du lundi au vendredi inclus

Durant le service d'hiver 1991/92 et le service d'été 1992, on a encore pu, du lundi au vendredi et tout au long de ces services, disposer de plus de huit heures à Nîmes en s'y rendant pour la journée depuis les principales gares situées au nord de Langogne.

A partir du service d'hiver 1992/93 et jusqu'au plein été 2003 inclus :

- pendant les périodes de plein été, le train de nuit Nîmes-Paris conservait son régime de circulation de six nuits sur sept ; et, du lundi au vendredi inclus, le temps disponible à Nîmes qui, selon les services, a fluctué dans une fourchette 8 h 48 mn / 9 h 17 mn était donc encore convenable ;
- le reste de l'année, le train de nuit Nîmes-Paris ne circulait pas en semaine ; et l'heure de départ du Nîmes-Clermont de fin d'après-midi, qui était déjà initialement antérieure à celle du train de nuit qu'il remplaçait au sud de Clermont, a ensuite été encore avancée. Ainsi, on ne pouvait plus rester à Nîmes, les premières années postérieures à 1993, qu'environ 6 h 40 mn, puis à partir de l'hiver 1997/98, qu'approximativement 5 h 30 mn.

La fin du plein été 2003 a vu la disparition définitive de la relation Paris-Nîmes de nuit de sorte qu'à partir du 1er septembre 2003 et durant tous les services qui ont suivi, c'est toute l'année que le retour vers Clermont a dû s'effectuer par le Nîmes-Clermont du soir ; et le temps que l'on pouvait passer à Nîmes en s'y rendant pour la journée, encore un peu diminué, est resté pendant cinq ans de 5 h 24 mn.

Enfin, depuis décembre 2008, avec l'augmentation des temps de parcours qui résulte de la mise en place d'un long ralentissement entre Langeac et Langogne, l'arrivée du Clermont-Nîmes de matinée s'est vue retardée de 11 h 50 à 12 h 45 ; et l'intervalle de temps séparant cette heure d'arrivée de celle du départ du Nîmes-Clermont du soir s'est trouvé réduit à 4 h 29 mn, ce qui est bien évidemment très insuffisant.

¹ C'est-à-dire les gares dans lesquelles s'arrêtent au moins le TER impair du matin et le TER pair d'après-midi et soirée.

1.2. Aller-retour dans la journée, le week-end

Les trains remplaçant au sud de Clermont les trains de nuit Paris–Nîmes des deux sens qui, depuis le service d'hiver 1991/92, ne circulaient plus les nuits du samedi au dimanche n'ont pas comblé la lacune antérieure constituée par l'absence de relation, le samedi soir dans le sens Nîmes–Clermont et, le dimanche matin dans le sens Clermont–Nîmes. Ainsi, à partir du service d'hiver 1991/92, l'aller-retour dans la journée en partant de Clermont n'a plus pu s'effectuer, durant le week-end, dans les mêmes conditions que les autres jours de la semaine.

On peut écarter la solution de secours consistant, le samedi ou le dimanche, à utiliser le Cévenol de même sens que celui du TER manquant. En effet, au cours de la période étudiée, l'intervalle de temps compris, le samedi, entre l'arrivée du Nîmes-Clermont de matinée et le départ du Cévenol en provenance de Marseille et celui compris, le dimanche, entre l'arrivée du Cévenol en provenance de Clermont et le départ du Nîmes-Clermont de fin d'après-midi n'ont jamais dépassé trois heures et ont d'ailleurs été le plus souvent proches de deux. Et qui voudrait effectuer un aller-retour de plus de 600 km dans la journée pour ne disposer que si peu de temps à destination ? De toute façon, depuis le 1^{er} septembre 2003, il n'est plus du tout possible, le dimanche, d'effectuer dans la journée l'aller-retour de Clermont vers Nîmes par l'itinéraire des Cévennes car le TER qui remplace le train de nuit définitivement supprimé à cette date part de Nîmes avant l'arrivée du Cévenol en provenance de Clermont !

2. DÉPLACEMENTS DE NÎMES VERS CLERMONT

Par analogie avec la remarque faite pour les déplacements de sens inverse, notons que les conditions dans lesquelles on peut, en partant de Nîmes, se rendre à Clermont pour la journée s'appliquent à toutes les gares qui sont situées au sud de Langeac sous réserve qu'elles soient convenablement desservies (c.-à-d. que s'y arrêtent au moins le TER pair du matin et le TER impair du soir).

Pour les déplacements vers Clermont à partir de toutes ces gares, l'étude est beaucoup plus simple que celle relative aux déplacements de sens inverse. D'une part, la possibilité d'effectuer, dans ce sens, l'aller-retour dans la journée était indépendante de la circulation des trains de nuit ; et, sur toute la période considérée, les trains utilisés pour cet aller-retour sont restés quotidiens. D'autre part, jusqu'en décembre 2008, l'heure d'arrivée du Nîmes–Clermont de matinée s'est située dans une fourchette relativement étroite (12 h 38 / 13 h 02) tandis que l'heure de départ du Clermont–Nîmes d'après midi, la même tous les jours de la semaine, est restée inchangée jusqu'au 5 septembre 2007, date à laquelle, pour compenser l'arrêt nouvellement instauré à la halte de La Pardieu, elle a été avancée de 16 h 46 à 16 h 41. Dans ces conditions, jusqu'en décembre 2008, le temps dont on pouvait disposer à Clermont en venant de Nîmes a peu varié (de 3 h 44 mn à 4 h 08 mn). Mais on constate qu'il était déjà très insuffisant.

Et depuis décembre 2008, avec l'augmentation des temps de parcours dont la cause a été mentionnée ci-dessus, l'arrivée du Nîmes–Clermont de matinée se fait désormais – théoriquement¹ – à 13 h 36. Avec un départ du train Clermont–Nîmes d'après-midi qui, depuis, est fixé à une heure différente les samedis, dimanches et fêtes (17 h 10) de celle des jours de semaine (16 h 41), la durée disponible à Clermont s'est réduite respectivement à 3 h 34 mn et 3 h 05 mn ce qui est totalement réhibitoire.

En résumé, avec comme critère, le temps qu'on peut passer sur le lieu de destination dans le cadre d'un aller-retour effectué dans la journée par la ligne des Cévennes :

- pour les déplacements du sens Nîmes–Clermont, la desserte, déjà peu satisfaisante au début de la période de vingt ans considérée, est devenue, particulièrement depuis décembre 2008, totalement inadaptée ;
- pour les déplacements du sens Clermont–Nîmes, si l'offre était acceptable jusqu'à l'été 1991, elle n'a cessé depuis de se dégrader par étapes successives pour devenir, surtout depuis décembre 2008, très médiocre : en semaine, un aller-retour dans la journée ne permet pas de rester à Nîmes un temps suffisant (puisque inférieur à 4 h 30 mn) ; le samedi, ce temps est réduit à moins d'une demi-heure et le dimanche, depuis le service d'hiver 2003-2004, il est impossible d'aller à Nîmes et d'en revenir dans la journée.

¹ C'est-à-dire sans tenir compte des retards incessants.

ANNEXE III

PRÉCISIONS COMPLÉMENTAIRES

RELATIVES À DEUX DES EFFETS PERVERS DU RALENTISSEMENT À 30 KM/H

1. DIMINUTION DU DÉBIT DE LA LIGNE

L'abaissement à 30 km/h de la vitesse à laquelle doivent désormais être parcourus 42 des 67 km séparant les gares de Langeac et de Langogne augmente considérablement les temps d'occupation des *cantons*¹ (trois, deux ou un seul, selon les heures et les jours²) compris entre ces deux gares. L'augmentation de l'intervalle de temps minimal séparant les instants où l'on peut engager, sur un canton donné, deux trains successifs – de même sens ou de sens contraire, s'agissant d'une ligne à voie unique – diminue évidemment le débit de la ligne. Il s'ensuit :

1.1. Une réduction du nombre de trains qu'on peut faire circuler dans un intervalle de temps donné

Conséquence directe de la diminution du débit de la section considérée, le nombre de trains qu'on peut y faire circuler dans un intervalle de temps donné, par exemple, une journée, est réduit.

C'est cette diminution de capacité qui, à l'automne dernier, avait été prétextée par la direction régionale SNCF de Clermont pour justifier sa tentative - avortée - de suppression d'un des deux allers-retours TER Clermont–Nîmes, tentative relatée à l'avant-dernier alinéa du § I.1 du texte principal auquel s'ajoute la présente Annexe.

1.2. Une diminution de la souplesse d'exploitation

La situation actuelle est particulièrement préjudiciable à la régularité des trains qui empruntent la ligne des Cévennes.

Les six trains de voyageurs (trois de chaque sens) qui y circulent de bout en bout, chaque jour du lundi au vendredi inclus, cheminent – par paires – selon des horaires à peu près symétriques. Partant deux à deux, sensiblement à la même heure, l'un de Clermont et l'autre de Nîmes, ils se croisent actuellement³ soit à Langogne (cas des deux TER de matinée et des deux Cévenol), soit à Chapeauroux (cas des deux TER de fin d'après-midi et soirée). À ces croisements entre trains de voyageurs, s'ajoutent : les lundis et les mercredis, pour le Cévenol Marseille–Clermont, le croisement, à Monistrol, du train ECR Langeac–Tarascon ; et les mardis et jeudis, pour le TER Clermont–Nîmes du soir, le croisement, également à Monistrol, du train ECR Tarascon–Langeac.

¹ Le *cantonement* est un des principes essentiels sur lesquels est basée la sécurité des circulations ferroviaires. Un *canton* est la section de ligne délimitée par deux points entre lesquels on ne peut, en service normal, engager un autre convoi aussi longtemps qu'un train se trouve entre ces deux points. Dans le cas de la ligne des Cévennes, ligne à voie unique - d'Arvant à Alès - équipée d'un *bloc manuel*, les points délimitant les *cantons* sont les gares *ouvertes au service de la circulation* c.-à-d. pourvues d'un *agent-circulation* (agent qualifié pour assurer les fonctions de sécurité relatives à la circulation des trains).

² Comprises entre les gares de Langeac et de Langogne, celles de Monistrol-d'Allier et de Chapeauroux délimitent, avec les gares encadrantes, trois cantons lorsqu'elles sont toutes les deux ouvertes à la sécurité. Après l'avoir été, dans les années quatre-vingt-dix encore, tous les jours "en deux huit", elles ne le sont plus, sauf exception, que les après-midi (du lundi au vendredi pour Monistrol et tous les jours sauf le samedi pour Chapeauroux). Le nombre de cantons tombe à deux lorsqu'une seule de ces deux gares est ouverte (le samedi après-midi, actuellement). **Hors les périodes susmentionnées, la section Langeac-Langogne constitue un canton unique de 67 km dont le temps d'occupation théorique est, compte tenu du ralentissement à 30 km/h sur 42 km, voisin de 1 h 55 mn, très probable (triste) record de France et peut-être d'Europe occidentale !**

³ Avant la mise en place - au 14 décembre 2008 - du ralentissement à 30 km/h, les trains des trois paires quotidiennes (du lundi au vendredi) se croisaient en gare de La Bastide.

Avec l'importante augmentation de la durée d'occupation des cantons qui sont compris dans la section à l'entrée ou à l'intérieur de laquelle s'effectuent les croisements, il devient beaucoup plus difficile d'éviter – *par report de croisement*¹ – que le retard d'un train ne se répercute intégralement sur le train croiseur. D'où les retards en cascade qu'on observe actuellement.

2. POUR LA QUASI-TOTALITÉ DES TRAINS, DES RETARDS SPÉCIFIQUES GÉNÉRÉS PAR LE FRANCHISSEMENT DE LA SECTION LANGEAC – LANGOGNE

Depuis l'entrée en vigueur du ralentissement à 30 km/h, la plupart des trains prennent, en parcourant – dans les deux sens – la section Langeac-Langogne, des retards spécifiques qui s'ajoutent à ceux éventuellement acquis à l'extérieur de cette section. Ceci s'explique aisément.

En effet, plus faible est la vitesse limite sur une section donnée, plus grand est le retard qui résulte d'une vitesse effective délibérément maintenue inférieure, d'une valeur donnée, à cette vitesse limite (marge de sécurité que se donne le conducteur du train).

Considérons une section longue de 42 km et supposons que le conducteur y roule, en moyenne, à 2 km/h en dessous de la vitesse limite ; si cette dernière est de 30 km/h, il perd six minutes ; il ne perd qu'une minute et 4 secondes si la vitesse limite est de 70 km/h². (Cette dernière valeur était encore, à la fin des années quatre-vingt-dix, celle de la vitesse limite **minimale** – hors points singuliers – sur la section Langeac-Langogne, certaines parties de cette section étant alors autorisées à 75 ou 80 km/h !)

En fait, on constate que les temps de parcours effectifs, dans les deux sens, de la section Langeac–Langogne varient beaucoup selon les conducteurs de train : quelques-uns parviennent à respecter strictement l'horaire tandis que d'autres, beaucoup plus nombreux, perdent jusqu'à une vingtaine de minutes (même à la descente !)

¹ Considérons une ligne à voie unique sur laquelle circulent deux trains de sens inverse X et Y qui, normalement, doivent se croiser dans la gare G.

Un *report de croisement* est l'opération qui consiste, en cas de retard relativement important d'un des deux trains, X par exemple, à faire s'effectuer leur croisement non dans la gare G, mais dans une gare G' située, pour le train Y, au-delà de G et choisie de manière à ce que le retard du train *désheuré* X n'affecte pas la marche du train Y ou la pénalise le moins possible.

² En effet, pour parcourir une distance de 42 km, il faut :

- à la vitesse de 30 km/h, 1 heure et 24 minutes ; et à celle de 28 km/h, 1 heure et 30 minutes ;
- à la vitesse de 70 km/h, exactement 36 minutes ; et à celle de 68 km/h, sensiblement 37 minutes et 4 secondes.

ANNEXE IV

LE TRAIN TOURISTIQUE DES GORGES DE L'ALLIER VICTIME, LUI AUSSI, DU RALENTISSEMENT À 30 KM/H

Le train touristique des Gorges de l'Allier n'est pas épargné par les conséquences négatives du ralentissement à 30 km/h qui s'applique sur les deux tiers de son parcours.

En effet, compte tenu de ce ralentissement et des arrêts en gare que nécessitent les croisements avec les trains réguliers, l'aller-retour Langeac–Langogne–Langeac exige désormais environ 4 h 30 mn. Impossible donc de programmer un tel aller-retour sur une matinée sauf à proposer des horaires rédhibitoires pour les vacanciers (départ trop matinal et/ou retour après l'heure normale du déjeuner).

Dans ces conditions, en 2009, pour pouvoir être effectuées dans la matinée, les circulations d'avant-saison et d'arrière-saison sont limitées au parcours Langeac–Chapeauroux. Ce n'est qu'en juillet et en août que le train touristique circule sur l'intégralité de la distance Langeac–Langogne.

Au cours de ces deux mois, le trajet aller du train touristique ne pose pas de problème particulier : dans la plage horaire où celui-ci circule entre Langeac et Langogne, seul le TER Nîmes–Clermont de matinée emprunte également cette section et croise le touristique à Monistrol. Par contre, le retour de Langogne à Langeac, qui se situe en milieu d'après-midi, s'inscrit sur un *graphique* passablement chargé. En effet, le Cévenol Marseille–Clermont circule, à partir de Chapeauroux, pratiquement à *voie libre*¹ du train touristique, lequel doit croiser : à Chapeauroux, le Cévenol Clermont–Marseille et en outre, à Monistrol-d'Allier, les mercredis, le train de bois Langeac-Tarascon assuré par la compagnie privée ECR (Euro Cargo Rail). On peut donc craindre, en cas de retard d'un de ces trains, des retards en cascade qui risquent d'être amplifiés par l'augmentation de la durée d'occupation des cantons (actuellement de 30 à 45 minutes), augmentation qui résulte du plafonnement à 30 km/h de la vitesse limite.

Si à ces difficultés d'inscription des marches du train touristique sur le *graphique des circulations*, on ajoute l'augmentation de 49 % appliquée, cette année, par la SNCF au prix de ses prestations, si l'on ajoute également l'importante réduction du nombre de circulations qu'elle a imposée depuis 2008, pour manque de matériel (37 circulations en 2009 et 38 en 2008 contre 60 en 2007), force est de constater qu'après avoir opposé, pendant plusieurs années, une inertie certaine à la mise en route, en 1999, du train touristique, la Direction régionale de Clermont-Fd ne fait pas tout, c'est le moins qu'on puisse dire, pour favoriser son essor²...

¹ Lorsque deux trains se succèdent sur une même voie, on dit que le second circule à *voie libre* du premier, s'il s'engage sur un canton* (ou sur plusieurs cantons successifs) dès que celui-ci (ou que chacun d'eux) a été libéré par le premier.

Dans le cas qui nous intéresse, selon la marche théorique des trains, Le Cévenol Marseille–Clermont se présente successivement à l'entrée des cantons Chapeauroux/Monistrol et Monistrol/Langeac seulement dix minutes après qu'ils aient été libérés par le train touristique. Si, pour une raison quelconque (par exemple, train croiseur *désheuré*), ce dernier a un retard égal ou supérieur à dix minutes, ce retard se répercutera donc sur le Cévenol.

* Pour la définition du terme *canton*, se reporter à la note 2 de l'Annexe III.

² Et si l'on rapproche des contraintes imposées au train touristique des Gorges de l'Allier, les obstacles semés* – dans le passé et encore actuellement – sur les voies d'AGRIVAP et celles du Chemin de Fer de la Haute-Auvergne, on ne peut que constater que les dirigeants SNCF, ceux de Clermont tout au moins, ont peine à accepter que d'autres (des associations, en l'occurrence) puissent exploiter des potentiels dont eux-mêmes n'ont pas su ou pas voulu tirer parti.

* Et cela, malgré la signature, le 15 février 2001, par le PDG d'alors de la SNCF, Louis Gallois, d'une "Charte nationale pour le développement des trains touristiques et historiques"...

ANNEXE V

TRAVAUX 2009 SUR LA LIGNE DES CÉVENNES : UNE INFORMATION DÉFAILLANTE ET UNE OCCASION DE PLUS D'OCCULTER LES TRAINS DIRECTS

Selon la fiche horaire TER-AUVERGNE "Clermont-Fd-Nîmes-Marseille" actuellement en vigueur, "du 14 sept[embre] au 30 oct[obre] suite à des travaux de voie, la circulation des trains est modifiée". Par ailleurs, sur la fiche horaire TER-LANGUEDOC-ROUSSILLON "Nîmes-Alès-Clermont-Ferrand", on peut lire que "des travaux de remplacement de la voie auront lieu entre les gares d'Alès et La Bastide, du 5 au 30 octobre 2009".

A guère plus d'un mois du début de ces travaux, à la rubrique concernée du site ter-sncf.com/auvergne auquel renvoie pourtant la fiche horaire TER-AUVERGNE, on ne trouve aucune information sur les conditions dans lesquelles, du 14 septembre au 30 octobre, les relations seront assurées sur l'axe Clermont-Nîmes.

D'après la fiche horaire TER-LANGUEDOC-ROUSSILLON, durant cette période :

- les samedis et les dimanches (à l'exception des 17 et 18 octobre), circuleraient intégralement les deux Cévenol ainsi que les 3 TER (les deux sens confondus) qui figurent normalement à l'horaire, chacun de ces jours-là ;
- et, du lundi au vendredi inclus, au sud de Langogne, seraient assurés :
 - les deux Cévenol, par deux trains respectivement origine et terminus La Bastide (seulement entre le 14 septembre et le 4 octobre) ;
 - et, pour ce qui est des TER Clermont-Nîmes et vice versa :
 - du 14 septembre au 4 octobre, entre Langogne et Nîmes et vice versa, par des trains origine ou terminus Langogne qui circuleraient dans l'horaire du TER normal correspondant ;
 - et, du 5 au 30 octobre, entre Langogne et Alès, avec des horaires nécessairement différents (vu le tracé de la D 906), par des autocars en correspondance à Alès avec des trains *de* ou *vers* Nîmes.

Sur le site ter-sncf.com/auvergne ainsi d'ailleurs que sur voyages-sncf.com, en recherchant, pour la période du 14 septembre au 30 octobre, les départs de Clermont à destination de Nîmes et ceux de Nîmes à destination de Clermont, on retrouve que les samedis et dimanches (à l'exception des 17 et 18 octobre), les trois TER et les deux Cévenol circuleraient normalement.

En faisant les mêmes recherches sur les mêmes sites, pour la même période, on constate que, **du lundi au vendredi, toutes les relations proposées empruntent des itinéraires détournés et font appel à des TGV**. On trouvera à la page suivante les différents résultats obtenus en cherchant, sur le site ter-sncf.com/auvergne, les trains partant de Clermont pour Nîmes à partir de 6 h 00, pour l'un quelconque des jours considérés de la période concernée.

On peut s'étonner que seules soient proposées, les jours considérés, les relations empruntant des itinéraires détournés. En effet, selon les informations recueillies dans les gares, tous les trains parcourant normalement de bout en bout la ligne des Cévennes circuleraient, du 14/09 au 30/10, dans leur horaire normal entre Clermont et Langeac. Comme il en est de même, pour ces mêmes trains, du 14/09 au 4/10, entre Langogne et Nîmes, il est plus que probable que sera mis en place, entre Langeac et Langogne, un service de cars qui n'auront aucune peine à assurer cette liaison routière en moins de temps¹ que le font actuellement les trains (1 h 55 mn en moyenne), avec le ralentissement à 30 km/h. **Nulle absolue nécessité donc, probablement, au moins du 14/09 au 04/10, d'emprunter un itinéraire détourné !**

Sans doute faut-il voir, dans **cette nouvelle occultation des trains de la ligne des Cévennes**, une preuve supplémentaire de la sollicitude, à l'égard de ses clients, d'une SNCF soucieuse ici de leur épargner, outre les désagréments d'un double transbordement (train/autocar puis autocar/train), celui d'être ballotés sur les routes particulièrement sinueuses des Cévennes. Il est bien dommage que cette même sollicitude n'aille pas jusqu'à faire payer au même prix que par l'itinéraire direct, le voyage par les itinéraires détournés proposés, d'une longueur beaucoup plus grande et donc beaucoup plus coûteux².

¹ Selon ViaMichelin, le trajet routier le plus rapide entre Langeac et Langogne (77 km) s'effectue en 1 h 05 mn.

² On aura la confirmation, avec le dernier itinéraire proposé (**Clermont-Fd-Nîmes par Paris !**), que ceux qui programment les horaires informatiques ne se posent pas - mais vraiment pas - la question du prix du billet...

Résultats obtenus en recherchant, sur le site ter-sncf.com/auvergne - avec l'option "le moins de correspondances" - les départs de Clermont-Fd pour Nîmes, à partir de 6 h 00, du lundi au vendredi inclus, pendant la période du 14 septembre au 30 octobre 2009 (exemple choisi, le mardi 22 septembre; mais les résultats sont les mêmes quelle que soit la date parmi celles considérées). Les deux TER et le Cévenol n'apparaissent pas ! (les doublons, d'un "écran" à l'autre ont été volontairement maintenus ; ils attestent qu'aucune relation proposée n'a été omise).

**DIFFÉRENTES
RELATIONS
PROPOSÉES**

Départ - Clermont-Ferrand - gare de Clermont-Ferrand (63000)
Arrivée - Nîmes - gare de Nîmes (30000)
Le Mardi 22 septembre 2009 départ vers 6h 00
Mes préférences Le moins de correspondance

Étendre la recherche aux points alentours

Horaires	Modes de transport	Durée	Correspondance	
Départ : 06h 23 Arrivée : 10h 57		4h 34	1	Détail n° 1
Départ : 08h 58 Arrivée : 12h 58		4h 00	1	Détail n° 2
Départ : 12h 13 Arrivée : 16h 29		4h 16	1	Détail n° 3

Horaires	Modes de transport	Durée	Correspondance	
Départ : 12h 13 Arrivée : 16h 29		4h 16	1	Détail n° 1
Départ : 14h 06 Arrivée : 18h 30		4h 24	1	Détail n° 2
Départ : 15h 04 Arrivée : 19h 27		4h 23	1	Détail n° 3

Horaires	Modes de transport	Durée	Correspondance	
Départ : 14h 06 Arrivée : 18h 30		4h 24	1	Détail n° 1
Départ : 15h 04 Arrivée : 19h 27		4h 23	1	Détail n° 2
Départ : 16h 29 Arrivée : 23h 17		6h 48	1	Détail n° 3

**DÉTAIL
DE LA DERNIÈRE
RELATION
PROPOSÉE**

Détail de mon trajet entre Clermont-Ferrand - gare de Clermont-Ferrand (63000) et Nîmes - gare de Nîmes (30000)
Le Mardi 22 septembre 2009 départ à 16h29
Durée totale du trajet : 6h48mn - 1 correspondance
Mes préférences de voyage : Le moins de correspondances

Ma feuille de route sur PDA **Mon trajet sur mon agenda**

Itinéraire ***

Vaut le détour!

Réseaux	Détail de votre parcours	Durée
	Partir de l'arrêt "Clermont-Ferrand - gare de Clermont-Ferrand"	
	16h 29 Prendre le Corail Téoz No 5978 en direction de "Paris - gare de Paris-Gare-de-Lyon"	3h 23
	19h 52 Descendre à l'arrêt "Paris - gare de Paris-Gare-de-Lyon"	
Correspondance 28min		
	20h 20 Prendre le TGV No 6221 en direction de "Montpellier - gare de Montpellier"	2h 57
	23h 17 Descendre à l'arrêt "Nîmes - gare de Nîmes"	

ANNEXE VI

DEUX COURRIERS DE MISES AU POINT ADRESSÉS PAR LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'AUVERGNE AU DIRECTEUR DE LA RÉGION SNCF AUVERGNE-NIVERNAIS

On trouvera ci-après deux courriers adressés par Monsieur René Souchon, Président du Conseil Régional d'Auvergne, à Monsieur Pierre Sablier, directeur de la Région SNCF Auvergne-Nivernais¹. On notera le ton plutôt ferme employé dans ces lettres par le Président du Conseil Régional.

- Dans le premier, daté du 24 avril 2009, Monsieur René Souchon procède à un certain nombre de mises au point. **Il y dément formellement** ("Ceci est parfaitement faux") **une déclaration à la presse de Monsieur Pierre Sablier selon laquelle il n'y aurait "vraisemblablement pas de travaux, ni en 2009, ni en 2010, sur la ligne des Cévennes"**. Et il ajoute : **"Je trouve extrêmement regrettable que dans l'exercice de vos fonctions, vous entreteniez un doute malsain sur la volonté des partenaires de concrétiser un engagement fort, déjà plusieurs fois confirmé, engagement répondant à une crainte légitime des usagers et des élus locaux"**.
- Dans le second, daté du 27 mai 2009, Monsieur René Souchon s'élève contre l'initiative incongrue prise par la SNCF, en mars 2009, d'éditer – sous forme informatique – une fiche horaire Clermont-Nîmes mêlant les dessertes TER et les dessertes TGV vers Marseille et Montpellier. **Et le Président du Conseil Régional termine ce courrier en appelant Monsieur Pierre Sablier à lever "l'ambiguïté malsaine" que "des annonces à la presse sciemment erronées de [sa] part" entretiennent "sur l'avenir de la ligne des Cévennes"**.

¹ C'est la dénomination officielle de la Région SNCF communément appelée Région de Clermont-Fd.



**CONSEIL RÉGIONAL
AUVERGNE**

LE PRÉSIDENT

MEMBRE DU COMITÉ DES RÉGIONS D'EUROPE

DMDT/TA

CLERMONT-FERRAND - CHAMALIÈRES, LE 24 AVR. 2009

Monsieur le Directeur Régional,

Vous avez récemment développé dans la presse régionale la vision de la SNCF relative à certains dossiers d'actualité. Je me suis étonné du contenu de vos propos, tels que rapportés par les articles afférents, et souhaite donc vous apporter les précisions qui suivent.

En premier lieu, et s'agissant de travaux d'infrastructure menés dans le cadre du Plan Rail que j'ai signé avec l'Etat et Réseau Ferré de France, vous avez indiqué qu'il n'y aurait « vraisemblablement pas de travaux ni en 2009 ni en 2010 sur la ligne des Cévennes » : ceci est parfaitement faux, puisqu'un montant de 1,3 M€ est d'ores et déjà programmé pour 2009 ; pour 2010, les trois partenaires se sont accordés pour la programmation d'un montant à peu près équivalent, lors du Comité Plan Rail du 13 mars dernier. Je trouve extrêmement regrettable que dans l'exercice de vos fonctions, vous entreteniez un doute malsain sur la volonté des partenaires de concrétiser un engagement fort, déjà plusieurs fois confirmé, engagement répondant à une crainte légitime des usagers et élus locaux.

Par ailleurs, vous précisez que « la SNCF inaugurera la gare de Vichy le 12 juin prochain ». En tant que partenaire financier de l'aménagement de ce pôle d'échange intermodal, et directement intéressé en tant qu'AOT, je suis surpris d'apprendre cette inauguration par voie de presse : mon cabinet n'a jamais été consulté ni même informé, les services de la Région n'ayant jamais eu connaissance de leur côté de cette manifestation.

Enfin, et de façon encore plus surprenante, vous annoncez la création prochaine d'un train direct entre Le Puy et Lyon. S'agissant de la création d'une offre nouvelle, la décision en revient naturellement aux AOT, les Régions Rhône-Alpes et Auvergne. Aucune des deux n'a délibéré à ce jour en vue de l'approbation du nouveau dispositif, ce qui témoigne pour le moins de la précipitation dont vous avez fait preuve. Au-delà de cette inexactitude, il se trouve que notre assemblée ne peut en toute hypothèse se prononcer, puisque le coût relatif à la modification d'offre ne nous a toujours pas été transmis par vos soins, et ce malgré les demandes répétées de mes services depuis 3 mois. Là encore, votre intervention me semble donc bien malheureuse, voire déplacée : en toute hypothèse, elle n'aurait dû être possible qu'après communication par la Région sur ce sujet délicat.

Toute correspondance
doit être adressée
de façon impersonnelle à :

Monsieur le Président
du Conseil régional :

13 - 15, avenue de Fontmaure
B.P. 60
63402 Chamalières Cedex
France
Tél. : 04 73 31 85 85
<http://www.auvergne.eu>

Je veux croire que la diffusion de ces informations erronées relève d'une communication hâtive. Elle me semble néanmoins particulièrement regrettable, à l'heure où la SNCF et la Région rencontrent certaines difficultés à conclure les discussions pour l'établissement d'une nouvelle convention TER. Dans ce contexte, je souhaite donc que vous restiez le partenaire majeur que nous attendons, mais un partenaire loyal, et qui ne saurait entretenir la confusion suffisamment présente chez les citoyens entre l'AOT, le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Régional, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président du Conseil régional



René SOUCHON

Monsieur Pierre SABLIER
Directeur Régional SNCF
31, avenue Albert Elisabeth
63000 CLERMONT FERRAND

LE PRÉSIDENT

Membre du Comité des Régions d'Europe

FK / GC

Monsieur Pierre **SABLIER**
Directeur Régional SNCF
31, avenue Albert Elisabeth
63000 CLERMONT FERRAND

Monsieur le Directeur,

J'ai, à mon grand étonnement, pris connaissance de la nouvelle édition du guide TER des horaires Clermont – Nîmes que la SNCF a modifiés à partir du mois de mars 2009. Cette fiche mêle désormais les dessertes TER et les dessertes TGV vers Marseille et Montpellier.

Toute correspondance
doit être adressée
de façon impersonnelle à :

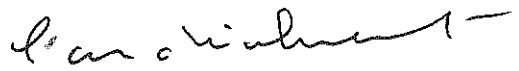
Monsieur le Président
du Conseil régional :

13 - 15, avenue de Fontmaure
B.P. 60
63402 Chamalières Cedex
France
Tél. : 04 73 31 85 85
<http://www.auvergne.eu>

Dans la mesure où les communications horaires sur les services TER sont financées par le Conseil régional, je vous remercie de bien vouloir, pour le service du mois de juin 2009, rectifier cette initiative et rétablir une version se limitant aux dessertes TER Clermont – Nîmes mises en place par le Conseil régional ainsi que la desserte Corail sur le même axe ; et ce dans la mesure où la collectivité régionale n'a pas à promouvoir, en lieu et place de la SNCF, les services TGV Montpellier - Lyon ou Marseille – Lyon.

Cette initiative, laquelle intervient en parallèle des annonces à la presse sciemment erronées de votre part sur le calendrier des travaux prévus au titre du Plan rail sur la section Langeac – Langogne me paraissent entretenir une ambiguïté malsaine que je vous appelle à lever sur l'avenir que la SNCF réserve à la ligne des Cévennes. A ce titre, je suis convaincu que vous aurez à cœur de rectifier vos propos lors de votre prochaine conférence de presse.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.



René SOUCHON