

5- À Villefort, en Lozère, hier après-midi, à l'heure du passage du Cévenol.

Posté le : 06/11/2010

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

Sans perturber la circulation de la rame, ils ont montré leur détermination à sauver cet axe ferroviaire.

À Villefort, en Lozère, hier après-midi, à l'heure du passage du Cévenol, les défenseurs de la ligne des Cévennes ont réaffirmé, en nombre, leur attachement à cet axe ferroviaire.

Jean-Luc Chabaud

Pas question de baisser la garde. Ni de quitter le ring. « Le combat n'est pas terminé même si nous avons eu des avancées, des résultats, tout ceci est fragile », a insisté Jean-Jacques Faucher, président de l'Association des élus pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris/ Clermont-Ferrand Nîmes, hier après-midi à Villefort (Lozère) où, après La Bastide et Langeac en 2008 et Langogne en 2010, les défenseurs de la ligne des Cévennes ont investi en nombre le quai de la gare à l'heure du passage du train.

Par cette nouvelle action symbolique, sans perturber la circulation de la rame, ils ont montré leur détermination à sauver cet axe ferroviaire un temps « menacé de fermeture », a rappelé l'un d'eux. Leur mobilisation, très active depuis 2008, a conduit les élus, rejoints par des usagers, à entreprendre des démarches auprès des dirigeants de RFF (réseau ferré de France), de la SNCF, des représentants de l'État à l'échelon départemental et régional? Ils sont même allés frapper à la porte du ministère de l'Écologie et du Développement durable. Leurs différentes démarches, appuyées par **une étude réalisée par un expert en transport ferroviaire**, leur ont permis d'avancer des arguments techniques et financiers, qui ont contredit certaines décisions stratégiques de la SNCF et de RFF, « parfois injustifiées et susceptibles de pénaliser la ligne ».

Toutes ces mobilisations ont contribué à inciter la programmation de travaux dans le cadre notamment du Plan rail Auvergne, à éviter la suppression de dévers, à rétablir la circulation du fret?

Sans crier victoire, ils se sont félicité que le Cévenol soit inscrit



dans « l'engagement national pour les trains d'équilibre du territoire », signé pour trois ans par l'État et la SNCF, pour que « les Corail, Intercités, Téoz et Lunéa, qui irriguent la France, reprennent toute leur place aux côtés des services à grande vitesse et des services régionaux ». Le financement sera assuré par une double solidarité entre le rail et la route, c'est-à-dire par une contribution de solidarité prélevée sur le chiffre d'affaire des services de transport ferroviaire de passagers principalement à grande vitesse et une augmentation de la taxe d'aménagement du territoire prélevée sur les sociétés d'autoroute.

Ces avancées ne veulent pas dire la fin de l'action. Un nouveau combat est engagé actuellement du côté des ralentissements prévus en 2011 à Génolhac, à Sainte-Cécile d'Andorge et à Grand'Combe-la-Pise à Alès ; ralentissements qui entraîneront des temps de parcours plus longs ? D'où « l'importance de la mobilisation », pour Jean-Jacques Faucher.

Train d'équilibre du territoire

L'Etat va financer les lignes Corail déficitaires de la SNCF

La SNCF va signer avec l'Etat un contrat assurant la pérennité à quarante lignes interrégionales largement déficitaires. Lors d'un déplacement à Troyes, jeudi 4 novembre, Nicolas Sarkozy a confirmé qu'une convention permettrait de pérenniser, à partir du 1er janvier 2011, ces liaisons appelées Corail, Téoz, Intercités ou encore trains de nuit Lunéa.

Les trains spéciaux et les services auto-train ne sont toutefois pas concernés. Le spectre va du Clermont-Béziers au Quimper-Toulouse, en passant par le train de nuit Paris-Briançon. Soit en tous 310 trains de jour et 30 trains de nuit, qui transportent quelque 100 000 passagers par jour (par comparaison, le TGV concerne 300 000 voyageurs quotidiens, et la SNCF dans son ensemble en transporte 4 millions).

Mal aimées du paysage ferroviaire français, ces liaisons interrégionales se sont dégradées ces dernières années. Même si certaines d'entre elles ont été modernisées avec l'apparition de Téoz (le "train qui ose") en 2003, elles font perdre plus de 200 millions d'euros par an à la SNCF, selon ses calculs. Parmi elles, seules quatre sont rentables : Paris-Clermont, Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg.

210 MILLIONS D'EUROS PAR AN

La SNCF se plaignait depuis longtemps de ces lignes qu'elle devait exploiter à perte. Elle avait voulu en supprimer en 2005, mais avait dû renoncer, devant la levée de boucliers des élus. Depuis, elle réclamait que l'Etat les prenne en charge.

Tout comme les régions le font déjà pour leurs TER, il va donc définir le niveau de dessertes qu'il désire, et la SNCF fera circuler ses trains contre une compensation financière. La subvention doit atteindre 210 millions d'euros par an pour la période 2011-2013, sur un coût d'exploitation total de 1,065 milliard pour ces quarante lignes.

Les dessertes resteront a priori inchangées, sauf les liaisons qui seront affectées par l'ouverture de TGV Rhin-Rhône, en décembre 2011. Et par rapport au service actuel, les trains de nuit Lyon-Quimper et Nantes-Nice ne figurent pas dans la convention, leur suppression à partir du 12 décembre prochain ayant été décidée l'an dernier.

POSSIBILITÉ THÉORIQUE DE CHOISIR UN CONCURRENT

L'Etat annonce en parallèle plus de 300 millions d'euros pour la rénovation du matériel roulant. Il restera ensuite à régler la question de l'achat de nouveaux trains, à partir de 2015. Le contrat est assorti d'un bonus/malus sur la qualité de service, portant sur la ponctualité, le confort à bord et l'information des voyageurs.

La durée de trois ans choisie pour le contrat — avec une option pour une année supplémentaire —, offre théoriquement la possibilité de s'adresser à un autre transporteur que la SNCF en 2014 ou 2015 pour exploiter tout ou partie des lignes, si le marché du ferroviaire est ouvert d'ici là.

Changer d'opérateur restera cependant une affaire difficile car, sur les 210 millions d'euros de la participation de l'Etat pour combler le déficit, 175 millions d'euros doivent venir d'une taxe sur le chiffre d'affaires de la SNCF (le solde venant des autoroutes). En contrepartie, la SNCF sera autorisée à fixer plus librement les tarifs de ses TGV, ce qui devrait surtout se traduire par une augmentation des billets en première classe.