

Disparition des trains de nuit à destination du Massif Central !

& nouvelles inquiétantes pour l'hiver 2004...

Le train de nuit Nîmes – Paris-Austerlitz via les Cévennes ainsi que les deux tranches au départ de Millau et Aurillac, ont circulé pour la dernière fois le dimanche 31 août vers la capitale.

Après 132 ans de bons et loyaux services, la SNCF supprime cette relation, la décision ayant été prise en catimini début juillet... Elle la qualifiait depuis quelque temps d'ultra-déficitaire et affirmait que les rames étaient peu fréquentées, le déficit allant croissant.

Il est permis d'en douter, sachant qu'elle n'a rien fait depuis plusieurs années pour en promouvoir l'existence, sans compter l'allongement systématique du temps de parcours à chaque changement de service! D'autre part, alors que d'autres destinations connaissent depuis longtemps le matériel "corail" de nuit, de bien meilleur confort que les voitures "vertes" USI vieillissantes, il a fallu attendre l'an dernier pour que l'ensemble de la rame en soit entièrement composé.

Il y a encore deux ans, les trains de nuits à destination d'Aurillac (via Brive dans les années 1990 puis via Clermont-Ferrand par la suite), de Béziers & Nîmes (via Clermont-Ferrand) étaient acheminés depuis Paris par des rames distinctes dont la composition variable (jusqu'à 9

voitures) permettait une occupation plus importante.

Mais, restrictions budgétaires obligent, le nombre de voitures vers chaque destination a été réduit depuis l'été 2002. Ainsi, ce n'est plus qu'un seul convoi qui acheminait ensemble les trois tranches jusqu'à (et via) Clermont-Ferrand, la rame ne comportant plus que 3 ou 4 voitures seulement pour chacune des destinations. De plus, la tranche "Béziers" fut limitée à Millau par la même occasion... Une seule machine s'avérait alors suffisante pour assurer la traction sur la Ligne des Causses, la rampe des Cévennes ou lors de l'ascension du Col du Lioran, et donc de faire des économies de matériel.

En outre, les voyageurs à destination des Cévennes devaient depuis cette époque patienter durant 3 heures et 20 minutes sans raison, en pleine nuit, à Clermont-Ferrand, sans compter les manœuvres incessantes nécessaires aux césures de la rame, désagréablement supplémentaire! Le temps de parcours et l'heure tardive d'arrivée à Nîmes (après le premier TGV du matin en provenance de Paris) n'offraient donc plus d'alternative crédible.

La fréquentation de ce train étant sans doute encore trop élevée pour être discutable à la lecture des sta-

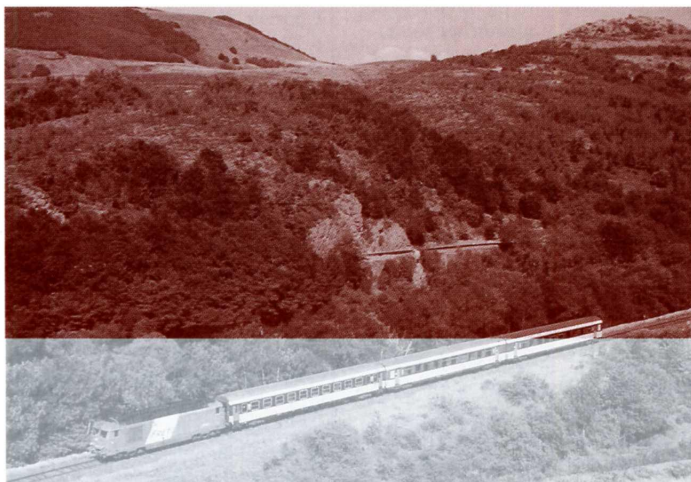


Le "Cévenol" près de Langeac s'apprête à remonter les splendides Gorges de l'Allier

tistiques, la SNCF a cru bon, déjà l'hiver dernier, de le supprimer certains week-ends, sans contrepartie, pour "récupérer" les voitures couchettes et renforcer ainsi les dessertes à destination des stations de sport d'hiver, plus "rentables", puis de ne plus faire figurer les horaires de cette circulation sur la fiche Grandes Lignes Paris – Marseille via Clermont-Ferrand (n° 510) alors qu'elle avait lieu tous les jours dans chaque sens en été! Au service d'été 2003, cette fiche-horaire n'a tout bonnement pas été rééditée, alors qu'elle était disponible depuis des années!

Quant aux horaires régionaux, aucune mention concernant les relations directes avec Paris n'a été faite sur les fiches "Auvergne" ou "Languedoc-Roussillon", sans compter les nombreuses bourdes, oublis et autres incohérences des renvois que l'on pouvait y trouver depuis deux ans à propos de la Ligne des Cévennes (fiches n° 7 et 10), rendant de ce fait ces documents illisibles et erronés. Le Service des Transports de la Région, à Montpellier, avait d'ailleurs dénoncé ces erreurs de saisies répétitives, volontaires ou non. Le déclin semblait donc inévitable...

Le "Parisien" (surnom donné au train de nuit) à proximité de Prévenchères



Quelques anecdotes croustillantes existent également à propos de l'impossibilité d'acheter des billets pour ce train, notamment en gare d'Arvant! Il y a plus d'un an, la SNCF avait décidé de "shunter" cette bourgade, n'autorisant plus la montée des voyageurs alors qu'un arrêt "technique" y était maintenu aux mêmes horaires! Pendant quelque temps les voyageurs d'Arvant se munirent de billets "Brioude - Paris" et allaient "chercher" le train en amont, à grand renfort d'automobiles et pour un coût supérieur! 9 minutes plus tard, ils avaient le plaisir de s'arrêter à nouveau dans leur gare! Qu'à cela ne tienne, la centrale de réservation de la SNCF a brusquement bloqué le terminal informatique d'Arvant, empêchant ainsi la délivrance de billets pour le train de nuit! Face à une telle ineptie, il a fallu faire intervenir les élus locaux pour rétablir la situation antérieure et ainsi la desserte de cette commune!



Un train de marchandises, transportant du bois sur le viaduc de Fontannes, peu après Monistrol d'Allier

Depuis le mois de juin dernier, la SNCF a rendu la réservation obligatoire à bord de ces trains. Celle-ci étant nécessaire la veille au moins, il devenait donc impossible aux voyageurs se présentant le jour même d'effectuer un parcours dans la région alors que les fréquences sont déjà peu nombreuses. De plus, le train de nuit n'était plus accessible aux abonnés de travail, alors même qu'il permettait de se rendre à Nîmes au seul horaire adapté pour commencer son service en début

d'après-midi. En outre, ce train, géré tel un TGV, comportait depuis lors des quotas limités de place à prix réduit, ne permettant plus ainsi à tous les jeunes et seniors de bénéficier systématiquement d'une réduction! Sa fin tant souhaitée était bien proche...

Il est important de souligner la manière peu commune dont cette décision a été prise par la Division Grandes Lignes de la SNCF, sans aucune concertation avec les collectivités territoriales des secteurs concernés ni de ses partenaires commerciaux d'ailleurs. La circulation de ce train est actuellement toujours effective les week-ends sur les serveurs informatiques des pays étrangers limitrophes, permettant ainsi l'achat de billets et réservations! Elle figure de surcroît sur l'Indicateur Officiel de la SNCF en vigueur, et sur le CD-Rom vendu au public dans les gares! S'agirait-il d'un train-fantôme?

Ce sont les usagers eux-mêmes qui ont été mis devant le fait accompli par voie d'affichage dans les gares du parcours et à la lecture des fiches-horaires "Languedoc-Roussillon" qui n'ont été mises que tardivement à disposition du public, presque un mois après le début du service d'été!

Les services du Conseil régional du Languedoc-Roussillon étant eux aussi en congés, ils n'ont pas pu réagir à temps et le Président Jacques Blanc se montre stupéfait face à de tels agissements... Le Préfet de la Région d'Auvergne n'était pas au courant lui non plus et n'a été alerté que lors de récents contacts avec les élus des départements voisins.

Alors même que de nombreuses solutions, émanant du simple bon sens, pouvaient apporter un renouveau à l'utilisation du train de nuit et améliorer la fréquentation touristique de notre région, il a été impossible de se faire entendre des dirigeants de la SNCF.

Par exemple, l'idée de le prolonger (pourquoi pas?) au Grau-du-Roi en plein été, évitait ainsi aux vacanciers chargés de bagages une rupture de charge à Nîmes, et "allégeait" les TGV systématiquement bondés en cette période.

D'autre part une arrivée à Nîmes beaucoup plus matinale, tout à fait possible, impliquait nécessairement la révision de l'arrêt intolérable de 3h 20 min à Clermont-Ferrand!

Les besoins étant inversés entre la belle et la morte-saison, il y a longtemps qu'on pouvait organiser sa circulation a contrario dans le sens province - Paris tous les vendredis soirs durant l'hiver (de la Toussaint au Printemps par exemple) et retour le dimanche soir depuis Paris, cela répondant davantage aux besoins des Cévennes et de la Haute-Loire, tournées vers Paris hors saison, attirant au contraire les touristes pendant les vacances!

Quant à l'avenir, rien est moins sûr en ce qui concerne l'exploitation de la ligne Clermont-Ferrand - Nîmes. En ce qui concerne le fret, il y a deux ans déjà, le train "Langeac - Tarascon", transportant du bois, qui circulait trois fois par semaine via Alès a vu imposer son parcours via Lyon et la vallée du Rhône, un non sens! Une des trois entreprises clientes à Langeac a d'ailleurs retiré son marché à la SNCF l'an dernier, pour diverses raisons dont le manque de souplesse...

La ligne des Cévennes pourrait aussi voir très prochainement disparaître sa dernière relation directe "Grandes Lignes" avec Paris. On a évoqué très récemment la suppression des trains corail "Le Cévenol" et "Paris - Aurillac" diurnes dès la mi-décembre, remplacés par des TER en correspondance à Clermont-Ferrand... Pour "L'Aubrac" (Paris - Millau - Béziers), sa suppression pure et simple est envisagée!

E. André

Face à des décisions arbitraires, laissant à nouveau les populations du milieu rural mais aussi les touristes sans moyens de déplacement, vous pouvez agir ou réagir en vous adressant au service des transports des Conseils régionaux du Languedoc-Roussillon*, organisateur compétent vis-à-vis du transport ferroviaire, en relation directe avec la SNCF, ou aux deux associations suivantes:

- Comité de Défense des Services Publics des Hautes Cévennes - 14, Avenue de la Régordane - 30 450 Génolhac.
- "Aiguillages & Macadam" - Route de Pommaret - 48 190 Cubiérettes - 04 66 48 61 74.
- Conseil régional du Languedoc-Roussillon - Direction Générale - Service des Transports Ferroviaires - Hôtel de Région - 201, Avenue de la Pompignane - 34064 Montpellier Cédex 2.

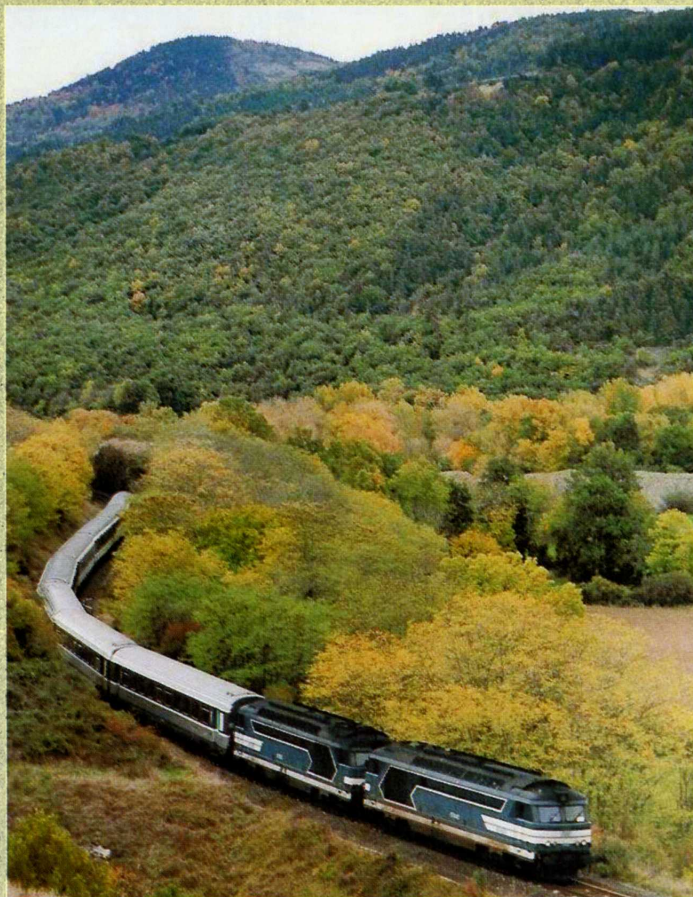
Courrier des lecteurs

Disparition des trains de nuit...

Il y a une vingtaine d'années, ayant réservé une couchette de première classe pour Paris afin d'arriver frais et dispos à un rendez-vous important (ce que les TGV ont ensuite rendu possible en voyageant de jour), j'eus la surprise en gare d'Alès de constater l'absence de wagon couchette dans la rame. "Vous serez remboursé" me répondit calmement le contrôleur à qui j'exprimai mon indignation et mon exigence de voir satisfaire l'obligation du transporteur à honorer ses engagements. Pas de cahier de réclamations évidemment. J'écrivis à la direction de la SNCF qui ne daigna pas me répondre.

Le sabotage des lignes traversant les Cévennes ne date donc pas d'aujourd'hui.

Le véritable problème n'est d'ailleurs pas cet épisode local d'un phénomène national, qui résulte de la confusion actuelle entre service public et service du public, et aboutit à une défense farouche d'avantages contestables accordés au personnel des sociétés concernées, au détriment si nécessaire des intérêts des utilisateurs. Gardons nos privilèges qu'elles qu'en soient les conséquences et après nous le déluge. Il en résulte des effectifs pléthoriques, au rendement médiocre, une hiérarchie figée, des méthodes de travail périmées, et une direction sclérosée, incapable d'appréhender le monde moderne et appliquant des routines de gestion commerciale obsolètes.



De toutes les sociétés dites de service public, la SNCF a été la première à subir les conséquences de ces errements, car elle a été longtemps la seule à subir la censure de la concurrence, malgré son monopole théorique. Les transports routiers lui ont progressivement pris une part importante des transports de marchandises, puis les voyageurs attirés par l'avion, la voiture individuelle et même le bus. Au lieu de réagir intelligemment en remettant en cause son fonctionnement interne et des méthodes de gestion, la SNCF s'est cramponnée à son statut, a exigé des contribuables des subventions anormales, et a réduit les services rendus à sa clientèle sous des prétextes oiseux.

Pour conserver la ligne des Cévennes, et toutes les autres lignes indispensables à la vie des régions, le seul moyen efficace est de dénoncer cet égoïsme corporatif et exiger un retour à une conception saine du service public, et une refonte des sociétés qui l'assurent actuellement afin qu'elles soient gérées intelligemment et efficacement.

**Marcel Venot
30580 Saint-Just
et Vacquières**