



## Ligne des Causses Terminus, tout le monde descend ?

**M**agalas, Laurens, Faugères, Bédarieux, le Bousquet d'Orb, Joncels, Les Cabrils, Ceihes Roqueredonde, Montpaon, Tournemire-Roquefort, Saint Rome de Cernon, Saint Georges de Luzençon et ainsi de suite vers Millau et Séverac le Château, rebaptisé récemment Séverac d'Aveyron. De nombreux héraultais connaissent ces nombreux arrêts jadis égrenés par le chef de Gare de Béziers de la magnifique ligne de chemin de fer qui permet encore aujourd'hui de relier la Méditerranée au Massif Central jusqu'à Paris. Et si vous ne la connaissez pas, pressez-vous de partir en week-end ou en vacances dans le Massif Central avec ce moyen de locomotion pour admirer des paysages magnifiques et le travail de l'homme (viaducs, tunnels, marquise de la gare de Bédarieux, viaduc de Garabit de Gustave Eiffel...).

Mais au-delà de la beauté qu'offre cette ligne ferroviaire tout au long de son parcours, la ligne des Causses, parfois appelée la « ligne de la Montagne », est surtout un moyen de locomotion essentiel pour ces territoires et un lien indispensable entre le midi et les départements du Massif Central. Là aussi le tout Métropole, la folie LGV et le fantasme du tout privatisé mettent en danger l'équilibre d'un territoire déjà trop délaissé. Pour la FSU territoriale de l'Hérault, les récentes annonces gouvernementales en matière de ferroviaire et le mouvement social en cours à la SNCF sont l'occasion de rappeler certes l'attachement de notre syndicat au service public ferroviaire, mais aussi et surtout les enjeux du maintien d'une cohésion territoriale de l'Hérault dans ses liens avec les départements voisins, liens qui passent ici par le ferroviaire.

## Un Peu d'histoire

Le projet initial consistait à établir une liaison de Montpellier à Rodez, via Lodève et Millau. Il s'agissait de désenclaver les bassins miniers du nord de l'Hérault (à Graissessac) et concurrencer l'acheminement des vins du Languedoc vers Paris. Le projet fut déclaré d'utilité publique en 1863 et la concession fut attribuée à la compagnie du Midi. Le tracé ne partait pas de Montpellier mais de Béziers, et empruntait jusqu'à la Tour d'Orb la ligne minière ouverte depuis 1858 par les houillères de Graissessac. Ainsi la nouvelle ligne des Causses fut ouverte au printemps 1872 jusqu'au Bousquet d'Orb, puis jusqu'à Millau (1874), Séverac et Rodez (1880), Banassac la Canourgue (1883), et ainsi de suite jusqu'à Neussargues en 1888. La ligne fut électrifiée totalement en 1932 suite à la volonté de la Compagnie du midi. Dès l'avant-guerre les voyageurs pouvaient se rendre de Béziers à Paris par la ligne des Causses et à partir de 1982 à l'aide du mythique Train « L'Aubrac ». Ce dernier n'assure plus que la liaison Béziers Clermont-Ferrand depuis 2007. Aujourd'hui, seuls 10 TER circulent sur des parties de lignes. La ligne des Causses est menacée depuis les années 1990 ; celle-ci a subi une fermeture des gares et une réduction importante des dessertes (subsistent encore aujourd'hui 3 arrêts sur la liste énoncée en introduction), ainsi que la politique du « tout TGV » dont les effets sont visibles à l'image de la suppression du train de nuit reliant Paris, la réduction et le morcellement du parcours de l'Aubrac et l'interdiction du trafic de fret au sud de Saint-Chély-d'Apcher.



l'A750., les promesses passées de gratuité n'étant plus de mise... Enfin l'organisation interne de la SNCF n'a pas aidé avec un partage territorial dans 3 directions et une segmentation accrue parfois incohérente et cloisonnée qui n'ajustent pas forcément les correspondances et annulent l'effet réseau sensé être le plus du ferroviaire.

## Le paradigme de la vitesse

Il y a la vitesse gagnée par la route avec l'A75 mais il y a aussi la fabuleuse aventure du Train à Grande Vitesse et notamment celle qui relie l'Hérault à Paris par la vallée du Rhône. Par conséquent quels besoins auraient les populations de passer la nuit dans un train pour gagner Paris alors que par Béziers ou par Montpellier ils mettront deux fois moins de temps ?

La machine économique à rationaliser s'emballer et devient implacable, et du point de vue de la calculette la fermeture de la

ligne est inéluctable. Taux de voyageurs par trajets, coût de l'exploitation, des infrastructures et de la maintenance, tout passe par le prisme du rapport de rentabilité, le service public n'étant qu'une simple variable d'ajustement. Et la petite musique des réductions se met en marche : on réduit le nombre d'arrêts, on ferme des gares, des dépôts, des postes de signalisation, et on supprime des emplois. Aussi, on n'assure plus les correspondances à Béziers, correspondances permettant un accès TGV vers Paris ou Marseille ou bien encore Barcelone par le Talgo. Désinvestir la ligne c'est la rendre moins attractive et lui reprocher ensuite de ne pas l'être...

## Un déclin longtemps annoncé

### Un contexte territorial défavorable et un réseau trop segmenté

La ligne des Causses traverse des territoires isolés mais ne dessert aucune localité majeure des régions qu'elle traverse (les métropoles de Montpellier ou Clermont Ferrand). Elle traverse des plateaux - parfois déserts - et quelques bassins contenant des poches d'habitations rurales ou des petites villes (Marvejols, Millau etc.). Aussi la mise en service de l'A75 et du viaduc de Millau ont offert un lien rapide et (presque) gratuit entre métropole régionale et montagne. Mende, Millau, Saint Flour disposent à présent de dessertes routières directes vers Montpellier ou Clermont Ferrand. L'absence de convergence rail/autoroute a contribué à déstructurer la cohérence territoriale d'une ligne ferroviaire nord-sud. Attention cependant car le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM) pourrait élargir la mise à péage de certaines autoroutes et rendre payante l'A75 et

### Le bus davantage comme un paradigme qu'une réelle alternative ?

Lors de la récente fermeture temporaire de la ligne pour travaux, les trains ont été remplacés par des bus. On a donc pu tester ce mode de transport polluant qui encombre encore davantage les routes sans faire gagner de temps. Des chauffeurs pressés et compressés par leurs employeurs qui vous interdisent de manger et d'utiliser les toilettes dans « leur » bus, parce qu'en plus d'être chauffeur, il faut aussi qu'ils nettoient le véhicule. Alors autant gagner du temps en interdisant tout...

On peut dire que si cela correspond aux standards du Profit (ce paradigme risque d'évoluer question tarif si l'A75 et l'A750 deviennent payantes) ce n'est pas l'idée d'un service public du transport que nous nous faisons et encore moins du droit du travail pour ces malheureux chauffeurs...

## 2018 : la fin programmée d'un service public ferroviaire

### Le Rapport Spinetta et les « petites » lignes

Dans un rapport remis jeudi 15 février 2018 au gouvernement, Jean-Cyril Spinetta dresse son diagnostic du système ferroviaire français et formule 43 propositions pour réformer la SNCF, l'ouvrir à la concurrence et résorber sa dette. Revenons sur les 5 mesures à la fois les plus symboliques mais surtout les plus déterminantes sur l'avenir d'un service public ferroviaire.

- La fin du statut de cheminot pour les futures embauches à la SNCF ;
- Un recentrage sur les lignes les plus fréquentées (il préconise la réalisation d'un audit des "petites lignes" du réseau ferroviaire français) ;
- Le changement de statut pour la SNCF (passer du statut d'EPIC à celui de sociétés anonymes à capitaux publics) ;
- La reprise par l'Etat de la dette ;
- La préparation à l'ouverture à la concurrence.

Quelques jours après la sortie du rapport Spinetta le Gouvernement annonce refuser deux points du rapport. La reprise de la dette par l'Etat et la fermeture des petites lignes. Nous allons voir que, si le Gouvernement semble plus modéré concernant la dette, pour les petites lignes, il sait faire la différence entre un assassin et un commanditaire...

### Une réforme SNCF en trompe l'œil

La FSU Territoriale de l'Hérault a tenu à dénoncer la réforme SNCF et à témoigner sa solidarité avec les cheminots et leurs

organisations syndicales dès le mois de mars en étant à l'origine d'une motion de la FSU Territoriale reprise par l'instance nationale de la FSU.

En effet, les annonces gouvernementales sur l'ouverture à la concurrence, la fin du statut des cheminots et la modification de la forme juridique de l'entreprise publique sonnaient le glas d'un service public ferroviaire de qualité. Les luttes dans la rue et auprès de l'opinion publique pouvaient démarrer puisque les réunions de « négociations » prévues ne parvenaient pas à infléchir le Gouvernement.

Les éléments énoncés dans cet article permettent de prendre la dimension idéologique d'une telle réforme, il nous permet de préciser en quoi les annonces d'abandon du point de réforme concernant les éventuelles fermetures des petites lignes ne signifient en aucune façon qu'elles ne seront pas supprimées...

### Les petites lignes en sursis

Depuis de nombreuses années, les petites lignes, à l'image de la ligne des Causses, souffrent d'infrastructures vieillissantes et de l'absence d'investissement du Réseau Ferré National. Rénovation des ouvrages et matériaux, ré-électrification de certaines lignes sans financement des travaux nécessaires sur les petits réseaux, et si l'on ajoute à cela l'ouverture à la concurrence et donc le désengagement de l'Etat, la responsabilité est maintenant transférée aux Régions de décider du maintien ou non des lignes régionales qui ne satisferaient pas à la rentabilité exigée par les partenaires privés. A l'image de celle de Limoges-Brives par St Irié, plusieurs lignes sont déjà en cours de fermeture faute d'avoir trouvé un financement de 2,7 millions d'euros pour sa reprise en main...

L'Etat laissant seule la SNCF sur le quai, c'est cette dernière qui devra financer les 3,6 milliards d'investissements prévus sur les 10 prochaines années. Et ce montant est déjà destiné au « réseau structurant », c'est-à-dire aux lignes des Métropoles et des grandes agglomérations. Les Régions, pour certaines déjà en difficultés financières, devront par conséquent assumer seules les besoins des lignes de proximité. Si le service public ferroviaire ne peut se subsister sur les fiscalités locales, il se crée une inégalité entre les habitants. Alors il y a fort à craindre que nombre de ces lignes, à moins de se montrer très rentables, ne résistent longtemps à la réforme.

Mais il nous appartient en tant que citoyens, associations d'usagers, militants associatifs et syndicaux de porter le débat non pas tant sur l'attractivité (bien qu'il faille aussi l'évoquer) mais plutôt sur la nécessité de service public en direction de territoires où les habitants sont déjà éloignés des services les plus élémentaires (écoles, hôpitaux, postes, etc.).

### Le train comme lien économique et social

La ligne des Causses n'est pas un simple moyen de transport. Ce sont des liaisons économiques et sociales entre les habitants des villes et des villages, des Hauts Cantons, du Larzac, de l'Aveyron, de la Lozère ou encore du Cantal. Pour nous, elle est le lien entre les populations du pourtour méditerranéen avec ceux « de la montagne », et pour ces derniers elle aussi un lien vers la Capitale qui n'est pas si désuet.

En effet, au-delà de l'Hérault et de ses habitants dont nombres sont originaires des départements qu'elle dessert ou l'utilisent pour les études, les week-ends ou les vacances, elle est la véritable colonne vertébrale du Massif Central tant celle-ci contribue au désenclavement des hauts cantons.

Certes il y a peu de voyageurs en comparaison aux lignes des plaines reliant par exemple Béziers à Montpellier mais il y en a, et ce malgré les fermetures de gares comme celle de Magalas.



## Le train comme le service public du futur

Trois points sont essentiels à souligner et témoignent de la nécessité de conserver et améliorer la qualité de cette ligne au regard des défis politiques pourtant partagés par tous :

- **A la fois une population vieillissante que les projets politiques veulent voir maintenue le plus longtemps au domicile.** Cette population ne peut utiliser l'automobile à grand coup d'A75 pour un oui ou pour un non. Pourtant la raréfaction des services publics et privés sur les zones rurales, services de santé par exemple les obligent à se transporter sur des dizaines de kilomètres de leurs domiciles (Béziers, Millau, Rodez, St Flour, etc...). Il faut donc mettre en cohérence les politiques à l'égard des personnes vieillissantes que l'on souhaite autonomes et les modes de transport qui le permettent réellement ;
- **Il faut pouvoir permettre la multitude des modes de vie** alors même que les bassins d'emplois sont souvent en proximité des agglomérations et permettent à ceux par choix ou par nécessité financière qui ne souhaitent pas s'installer dans ou à proximité d'une agglomération de disposer d'un moyen de transport rapide pour se rendre au travail ou à l'école ;
- **Enfin il reste largement le mode de transport le plus écologique** pour le réchauffement climatique à condition d'investir dans les infrastructures. A l'heure où cette préoccupation atteint enfin les décideurs politiques, il serait normal que l'Etat investisse pour développer non seulement le trafic voyageur pour s'adresser réellement à tous les publics, mais aussi le fret ferroviaire pour retirer de la route les milliers de camions qui inondent nos autoroutes quotidiennement (n'oublions pas que l'Etat a su investir 2,2 Milliards d'€ sur l'infrastructure routière de l'A75, et ce sans compter le coût de l'aménagement des abords du Viaduc de Millau).

**« Il faut pouvoir permettre la multitude des modes de vie »**



La Marquise de la gare de Bédarieux

## L'avenir se décide aujourd'hui

### Du côté de la Région et de l'Etat

Carole Delga, présidente de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée et Alain Vidalies, ex-secrétaire d'Etat aux Transports, ont annoncé en 2016 une co-gestion de la ligne Béziers-Neussargues. L'Etat et la Région s'engageaient à gérer en commun la ligne de l'Aubrac (Clermont-Ferrand – Béziers) à titre expérimental à compter du 1er janvier 2017 pour une durée de 2 ans. Le déficit de cette ligne devait être financé durant cette période à parité. Au terme des 2 ans, l'Etat devait décider de la suite à donner à cette expérimentation. Nous connaissons à présent sa volonté de désengagement.

En 2017 la région Occitanie a injecté

trois millions d'euros, la région Auvergne Rhône-Alpes 500.000 €, pour sauver le fret sur la ligne. Le maintien est a priori acté jusqu'en 2023. Par ailleurs, la SNCF a annoncé la fermeture du guichet de la gare de Saint-Flour. La mobilisation des élus, syndicats et services de l'Etat ont permis son maintien. Dans un communiqué daté du 11 avril 2018, Carole Delga, Présidente de la région Occitanie déclare que la région "ne participera pas à la casse de la SNCF et dit faire le choix du service public... »

La possibilité des billets à 1€, d'abonnements (permettant les trajets domicile-travail et pris en charge pour moitié par l'employeur) et des billets Prem's peuvent amener des perspectives de développement d'un service public ferroviaire de proximité. Le maintien d'une telle ligne et d'un vrai service public ferroviaire demandera l'investissement et l'implication de tous les acteurs politiques, y compris celui du Département de l'Hérault, discret sur le sujet...



## Du côté des usagers, associations et syndicats : la lutte continue !

Et ils ne manquent ni d'arguments ni de projets ! C'est en 1995 que la fermeture du Train Aubrac est évoquée pour la première fois. Cela entraîne la création du Comité pluraliste de défense de la ligne qui n'a de cesse depuis de lutter en faveur du maintien et de l'exploitation de la ligne Béziers-Neussargues.

De tous les combats pour sauver cette ligne, le Comité Pluraliste, composé d'usagers, de cheminots et d'élus locaux, défend de nombreuses options :

- Un développement économique : par le développement du fret et du ferroutage largement possible avec le transport du bois (Aumont-Aubrac), de marchandises des sociétés présentes sur à proximité de la ligne (Pierre Fabre au Bousquet d'Orb, Roquefort, Arcelor-Mittal à St Chely d'Apcher, etc.) vers le Port de Sète, les Bouches du Rhône ou encore l'Espagne. Ce développement peut aussi passer par l'acheminement du courrier postal, de la logistique du camp militaire du Larzac ou encore des déchets lorsqu'un centre de traitement sera construit en Aveyron.
- Un développement des services avec une réelle accessibilité horaires pour les étudiants qui choisissent aujourd'hui plutôt *Blablacar*, une véritable planification horaire pour les habitants et les scolaires pour en faire un transport du quotidien par navettes sur des petits segments. La possibilité d'un partenariat avec les centres de soins de Lamalou pourrait aussi être envisagée.
- Un développement touristique : de l'Hérault au Cantal, les sites touristiques ne manquent pas et les touristes non plus ! Il ne manque plus qu'une infrastructure ferroviaire, des horaires et correspondances adaptés. Le développement du transport vers la neige (Lioran) des scolaires, vacanciers, colonies et CLSH peut aussi être envisagé.



Le viaduc de Garabit

## Fonctionnaires et cheminots : même combat !

Dès le mois de mars, la FSU Territoriale a attiré l'attention de l'ensemble des agents sur l'importance du statut des cheminots en ce qu'il peut avoir de similaire avec celui des fonctionnaires, c'est-à-dire celui d'une certaine sécurité de l'emploi et un salaire à la qualification. Accessoirement, nous partageons aussi les conséquences de la propagande libérale qui depuis plusieurs décennies désigne les fonctionnaires et assimilés comme des privilégiés. Ce refrain largement médiatisé est issu d'une idéologie visant à réduire tout individu à un marché du travail que le statut interdit.

Au-delà de l'insupportable stigmatisation, les enjeux d'un maintien du statut (voir article sur la fonction publique page 3) sont considérables. Au même titre que le statut permet aux fonctionnaires de participer à l'égalité d'accès et de traitement tout en limitant les

conflits d'intérêts, le statut du cheminot permet de ne pas soumettre la sécurité des voyageurs aux seules injonctions du profit économique.

*« La fonction publique est effectivement le dernier bastion du salaire à vie, mais elle a moins de tradition syndicale combative que les cheminots. Étant donné qu'Emmanuel Macron a pu réformer depuis un an sans coup férir, il fait un pari : s'il gagne contre les cheminots, donc contre les plus combattifs, il pense avoir un boulevard pour les fonctionnaires, dont la plupart partagent un certain défaitisme. Il a donc ajouté cette réforme de la SNCF qui n'était pas dans son programme. De fait s'il gagne ce pari, il faut se faire du souci pour le reste... »* (Bernard Friot – Reporterre.fr)

A bon entendeur ! ■

**Tous les cyniques à courte vue penseront que l'A75 a fini de tuer le train de la Montagne. Pourtant une vision ambitieuse de l'avenir, le souhait de modes de transports écologiques et proches du quotidien des habitants, associée à une politique volontariste de longue vue pourrait, outre une indéniable expansion économique de zones sinistrées, permettre aux bassins de vie qui longent cette ligne, en Hérault et ailleurs, d'utiliser un service public ferroviaire adapté à leurs besoins, tout simplement. ■**

Merci à : Bulletin d'Espalion / Journal La Montagne / Comité Pluraliste de réhabilitation et de promotion de la ligne SNCF de l'Aubrac : Paris – Clermont-Ferrand – Neussargues – Millau – Béziers : <https://www.facebook.com/LigneBeziersNeussargues/> / Reporterre.fr / massifcentralferroviaire.com / degarenligne.overblog.com / La Marseillaise du Languedoc / Médiapart / Syndicat Sudrail / La Parisien / Le Petit Journal.net / Fédération GGT des Cheminots / Le Midi Libre / La Région Occitanie / Journal Les Echos / Les économistes Atterrés / Le Journal de Millau / Centre-Presse / La Dépêche / L'Humanité Dimanche / Jean Finez (Maître de conférences en sociologie à l'Université Grenoble-Alpes)