

De Clermont à Béziers, ça déraile sur toute la ligne

FERMERA ? Fermera pas ? Depuis plus de vingt ans, les pouvoirs publics jouent avec l'avenir de la ligne dite « de l'Aubrac », qui relie sur 387 kilomètres Clermont-Ferrand à Béziers en desservant le Cantal, la Lozère et l'Aveyron.

Cette valse-hésitation est une parfaite illustration du dernier rapport de l'Autorité de régulation des transports, qui épingle les moyens trop chiches attribués par l'Etat à la sauvegarde des liaisons ferrées en déshérence (« Le Canard », 2/3). S'ils s'avèrent parfois suffisants pour repousser de quelques années la menace d'une fermeture immédiate, ces crédits ne sont jamais à la hauteur pour permettre une réelle modernisation des infrastructures et une desserte capable de séduire les usagers...

Tunnel budgétaire

Au début des années 2000, le gouvernement semble pourtant déterminé à sauver le train de l'Aubrac : plusieurs tunnels et 30 kilomètres de voies sont rénovés, et la modernisation de la ligne est inscrite au programme.

Mais, en 2006, rien n'a été fait, ou presque. Résultat : en février de la même année, un

rail se brise près de Saint-Flour, entraînant le déraillement d'un train de voyageurs et les blessures de plusieurs passagers... Un an plus tard, un tronçon vétuste de 55 kilomètres est fermé en urgence. Les trains, qui continuaient leur parcours jusqu'à Paris, sont arrêtés à Clermont-Ferrand. Et leur fréquence est réduite à un seul aller-retour par jour entre la capitale de l'Auvergne et Béziers : un trajet de six heures et demie, contre trois heures et quart en voiture... Encourageant !

En 2016, l'option de la fermeture pure et simple revient en force. Mais le projet se heurte à un problème de taille : dans l'Aveyron, l'aciérie ArcelorMittal de Saint-Chély-d'Apcher reçoit chaque jour un train de bobines d'acier venues de Fos-sur-Mer, et elle menace de plier bagage si la ligne disparaît. Aussi, des travaux d'urgence sont lancés sur les sections les plus pourries... mais on laisse le reste se dégrader !

Aujourd'hui, ce sont 25 kilomètres de rails dits « à double champignon » qui menacent de céder. Normalement, il aurait suffi de les retourner après l'usure d'une de leurs faces, mais ces fameux rails se sont

révélés, à l'usage, plus fragiles et plus coûteux que les équipements ordinaires.

Depuis des années, l'Etat et les régions Auvergne-Rhône-Alpes (du LR Wauquiez) et Occitanie (de la socialiste Delga) se renvoient la facture de leur remplacement.

Chemin de traverses

Début juillet, histoire de rassurer ArcelorMittal, Bercy a donné l'ordre à la SNCF de commander – aux frais du gouvernement – tout le matériel nécessaire, soit près de 14 millions d'euros. Mais personne ne veut déboursier un centime pour la pose de ces rails neufs ! L'Etat jure avoir déjà payé sa part. Delga se défousse en soulignant que le tronçon concerné se trouve dans le Cantal, donc chez Wauquiez. Et Wauquiez claironne que c'est à Paris de s'occuper des infrastructures ferroviaires.

Pour tout arranger, les protagonistes doivent aussi s'accorder sur le partage d'une seconde facture : celle des 260 millions d'euros de travaux indispensables pour tenter de rendre la ligne compétitive. On s'en reparle après le prochain déraillement ?

Hervé Liffra