

OBSERVATIONS SUITE AU COURRIEL DE Mr GIORDANO de RFF.

L'audit RIVIER commandité conjointement par RFF et SNCF date de 2005, et non pas de 1997. Durant ces 8 ans une gestion drastique des infrastructures par RFF a eu comme conséquence une dégradation accélérée du réseau. Exemple des mesures appliquées par RFF : la longueur de voie renouvelée annuellement en France est passée de 800/900 kms du temps de la SNCF, à 200kms en 2004.

RFF a choisi de fermer la ligne durant 3 mois en sacrifiant le trafic TER soit 16 trains pairs, voie 2 (Nîmes- Alès) et 17 trains impairs, voie 1 (Alès- Nîmes). A noter que le train de fret desservant l'usine de Salindres (chimie) sera assuré. D'autres options étaient envisageables :

- **travail de nuit** (évoqué par Mr Giordano). Entre les trains on peut disposer de : 7h00 sur Voie 1, de 8h40 sur voie 2 (côté terrassement de la tranchée du viaduc). Mais les travaux de nuit coûtent chers en mo, et ils ne sont pas possibles dans un environnement urbain (terrassement de la tranchée).

- **travaux de jour en assurant les TER du matin et de soirée, les plus fréquentés par les usagers abonnés.**

On disposerait alors entre les trains de 8h50 sur voie 1, 8h38 sur voie 2 et même plus avec l'intervention du poste de cantonnement de Nozières. Compte tenu des formalités réglementaires et de l'acheminement éventuel de trains de travaux sur les chantiers, on est assuré de disposer sur chaque voie, et simultanément, de 7h45 effectives sur les chantiers quels qu'ils soient.

Ceci est très confortable, les entreprises disposant d'une journée complète d'activité pour leur personnel sans perte de temps, donc sans surcoût pour le maître d'ouvrage. Les seuls frais supplémentaires pour RFF proviendraient dans ce cas :

- de l'installation de limitations temporaires de vitesse ponctuelles à l'occasion des chantiers de voie (pose ou suppression d'appareils de voie)
- la nécessité de rétablir chaque jour la continuité des voies par rapport à la facilité de laisser les chantiers « en vrac », en fin de journée, lorsque la ligne est fermée.

Ces surcoûts seraient en réalité très limités : chaque chantier élémentaire d'appareil de voie sur Nîmes-Alès ne prenant qu'une journée et la dépense pour la pose et la dépose de signaux de chantier est marginale.

Le chantier le plus important parmi les travaux liés au viaduc est la phase terrassement pour le creusement de la tranchée. (6000 m³ avec tirs de mine) L'essentiel de ce chantier sera à l'extérieur de la plateforme des voies avec évacuation par camion : juste la phase terminale nécessiterait la consignation de la seule voie 2. Les 4 semaines prévues devront nous être justifiées.

De même les 4 + 1 semaines pour poser 2 appareils de voies, pour riper la voie au niveau du viaduc sont excessives : 2 semaines et demie paraissent largement suffisantes avec une interception journalière de 8h00.

2 semaines encore pour essai et mise en service du viaduc (?) alors que la voie ne sera pas posée sur le viaduc ; cela demande des explications complémentaires.

Les appareils de Boucoiran et de Mas des Gardies peuvent être déposés durant la phase « terrassement » ainsi que les travaux de voie et de signalisation au poste 3 marchandises.

Le basculage du poste de Nozières nécessite tout au plus un jour, comme le basculage de la table d'enclenchement du poste 3.

Cette fermeture de ligne durant 11 semaines paraît difficile à justifier. Tous les travaux mentionnés sont réalisables avec des interceptions de 8h00 pleines de jour en assurant la circulation des trains de la vie quotidienne du matin et de la soirée.

La dernière liste des travaux énumérés par Mr GIORDANO sont :

- soit des travaux relevant de la maintenance ordinaire manuelle qui sont « normalement » exécutés entre les trains avec un dispositif de protection à vue, l'outillage utilisé étant assez léger pour être facilement « dérailable ». (Vérification de l'élasticité des attaches-efficacité du serrage, leur remplacement éventuel, mise en place de bêche d'ancrage, auscultation de rails aux ultras sons, remplacement de rails...)
- soit des travaux en dehors du gabarit des circulations. (allongement des quais qui, certes, nécessitent des précautions, pose de bandes d'éveil **sur** les quais, relevé de gabarit de quais et tunnels, maintenance de la signalisation, remplacement de câbles, débroussaillage le long des voies, .. ;)
- soit des interceptions de voies de durée réduite « blancs travaux naturels existants » : (abattage d'arbres dangereux, ballastage et bourrage de voies, reprises de nivellement)

Disons que s'il est normal de profiter de la fermeture de la ligne pour exécuter les travaux ci-dessus, **aucun d'entre eux ni même leur totalité ne peuvent justifier celle-ci.**

Quant à la reprise des quais de la Levade !..., le rédacteur a dû être emporté par son élan.

Conclusions :

- c'est avec une désinvolture certaine que RFF et SNCF ont arrêté leur décision de fermer la ligne durant 11 semaines. L'impact est négatif en terme de fiabilité du transport ferroviaire. Avec des opérations comme celle-ci, on décourage les voyageurs d'abandonner leur voiture pour leurs déplacements quotidiens.

RFF va arguer des économies réalisées : qu'il nous en fasse la démonstration par rapport à l'option d'assurer les trains de début et de fin de journée.

Côté SNCF : le surcoût de l'affrètement des cars est-il compensé par la neutralisation supposée des péages ? Qu'en est-il de l'immobilisation ou de la mauvaise utilisation du matériel roulant ainsi que du personnel affecté normalement à cette ligne ?

Chaque établissement public gère sans tenir compte de l'économie globale du ferroviaire financé à 100 % par l'argent public : personne ne fait le bilan. (G. PEPY dénonce cet état de fait dans un article publié dans « le Monde du 26 mars » en basant sa démonstration sur le TGV, mais il aurait pu le faire tout autant avec les transports régionaux et la maintenance du réseau).

Les associations pourraient proposer une remise à plat des mesures envisagées pour les travaux sur Nîmes-Alès dans le sens des réflexions et suggestions ci-dessus qui ne remettraient pas en cause pour autant le planning des travaux.