



LES ANCIZES-COMPS,
Le 14 juin 2011

Le Maire des ANCIZES-COMPS

à

Monsieur Alain ESCURE
Président
SMAD des Combrailles
Place Raymond Gauvin BP 25

63390 Saint Gervais d'Auvergne

Objet : Train Touristique

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre courrier du 4 février 2011 qui, de par les demandes effectuées sur un argumentaire contenu dans le plan d'actions joint, m'a fortement surpris et de par la conjoncture, m'a laissé sans voix.

Vous auriez pu comprendre, qu'à cette date, un mois avant les élections cantonales, la réaction du Conseil Municipal des Ancizes-Comps clairement exprimée aurait pu provoquer quelques troubles et remous ; je n'ai pas l'habitude de faire de la basse politique en mélangeant les genres, les orientations du SMADC n'ayant pas (forcément) à être confondues avec celles du canton.

Laissé sans voix aussi, mais essentiellement, car, en effet, comment soutenir, sur le simple bon sens, la validité d'un projet de train TOURISTIQUE :

- qui relierait simplement la gare des Ancizes-Comps à l'entrée du viaduc des Fades seulement, soit approximativement 7 km :
 - partant d'une gare désaffectée, véritable friche à l'abandon, signature de la pratique stigmatisante de la SNCF sur les territoires.
 - traversant un sillon boisé et encaissé sans intérêt, ni vues latérales.
 - sauf à gauche après le départ, avec le spectacle de 14 hectares de décharge (record à 80 m de hauteur à rapprocher probablement dans le commentaire du guide des 132 m du géant d'acier).
 - aboutissant enfin à l'approche du viaduc... interdit d'accès par RFF.

M A I R I E

avenue du Plan d'Eau

63770 Les Ancizes-Comps

Tél : 04 73 86 80 14

Mail : mairie.ancizes@wanadoo.fr

• qui envisage des travaux à réaliser sur l'emprise du domaine ferroviaire :

- « débroussaillage » par les employés communaux des Ancizes-Comps ou des bénévoles ; plutôt défrichage et déboisement par endroits, sans oublier les élagages latéraux. *Je vous rappelle à ce sujet, pour l'avoir déjà exprimé par ailleurs, que l'équipe municipale n'est pas sans activité et n'a pas vocation à pallier les carences d'un propriétaire public pour lequel, il me semble, des obligations contributives sont levées.*
- inspection et sécurisation des tunnels, aux frais du SMADC mais sous prescriptions de RFF.
- sécurisation hypothétique (sans autorisation de RFF ?) d'une partie du viaduc pour y autoriser la fréquentation piétonne ; *probablement mise en place d'un plancher sur l'ensemble du tablier compte tenu des espaces libres entre tôles et construction d'un vrai garde corps aux normes minimales, probablement en sur hauteur ou retourné si l'on touche la question des suicides (je vous indique que les maires concernés dans ces circonstances pour des tâches toujours pénibles sont ceux de Sauret-Besserve et des Ancizes-Comps). Sans prétendre connaître à fond le travail de serrurerie, il ne s'agira certainement pas de tendre un simple grillage à poules maintenu par quelques torsades de fil de fer sur le parapet. Etes-vous prêt, Monsieur le Président, à vous positionner face aux services concernés par la protection du patrimoine et plus lourdement à vous substituer à RFF en terme de responsabilité quand vous aurez incité le public à avancer sur le viaduc ?*

Il est bien clair, pour toute personne sensée, que si le viaduc est fermé, l'aller-retour sur 14 km, même à 20 km/h et avec toutes les manœuvres lentement effectuées pour les photographies, soit une ballade d'une petite heure, est certes un bel exercice pour les cheminots amateurs amoureux de leur machine et de l'art ferroviaire ; ce n'est certainement pas le projet d'un grand élan novateur et porteur d'image dont l'économie touristique des Combrailles a besoin.

Le seul intérêt d'un point de vue TOURISTIQUE consiste effectivement à faire passer le train sur le viaduc et là est le point essentiel, la restauration de l'ouvrage qui non seulement assure l'attrait du projet mais au-delà autorise toutes les perspectives intéressant le territoire : tourisme, fret et enfin re-circulation des voyageurs si l'on veut respecter toutes les ambitions du SCOT.

La sauvegarde du viaduc est pour cela impérative et urgente.

Ne pas envisager toutes ces ambitions, c'est capituler devant la démolition imposée par la politique nationale, (qui aura ses limites à

terme, je ne développerai pas plus, quel que soit le résultat des prochaines élections, sur des considérations évolutives sociales, économiques ou environnementales), c'est capituler pour demain ou après demain et hypothéquer lourdement l'avenir du territoire en limitant fortement ses potentiels.

Est-ce le rôle du SMADC et à quoi bon alors écrire un SCOT en y qualifiant cette ligne de véritable colonne vertébrale ?

Mais cette démarche ne se contente pas de quelques arrangements et elle impose un véritable travail politique et un positionnement ferme et continu ; à moins que le projet à court terme du SMADC et de ses services ne soit de communiquer et de médiatiser une opération très partielle qui cachera l'essentiel de la problématique ; dans ce cas, n'oubliez pas de poser les autocollants « VEYGOUX BIS » sur les flancs de l'autorail !

Par ailleurs, l'ensemble de la démarche du SMADC concernant cette ligne s'appuie fortement sur les études et les propositions successives du cabinet CLARACO :

- qui privilégie la reconquête du rail par le fret ; c'est une position qui tient compte de la seule stratégie de la SNCF
- qui, par là, prend ses distances quant à la possibilité de revoir circuler des trains de voyageurs et à la possibilité de restaurer le viaduc dans la perspective où les trains de fret fonctionneraient sur les extrémités de la ligne, jusqu'aux Ancizes-Comps ou jusqu'à Saint-Eloy les Mines.

- qui se conforme à la position du préfet (l'antépénultième !) qui aurait avancé 5 millions d'euros pour la réfection d'une partie de la ligne, sous réserve de l'engagement de tonnages minimaux par les industriels.

- Lesquels engagements concernaient ROCKWOOL, AUBERT et DUVAL, et enfin pour la quasi totalité du tonnage coté Les Ancizes-Comps/Volvic ceux d'une carrière en projet d'installation à Saint-Georges de Mons. *Tous ces engagements sont en partie hypothétiques et notamment le dernier, pour lequel le projet d'installation d'une carrière devra tenir compte de la forte opposition des riverains et de la décision de la Commune de modifier son PLU et de gérer par la suite les contraintes inhérentes, y compris la circulation de camions si la ligne n'est pas fréquentable. Les assurances que demande en amont le maire de Saint-Georges de Mons, et qui ne fixeront pas seules la décision, ne sont pas du tout aujourd'hui présentées par les services de l'Etat.*
- Il faut savoir que 5 millions d'euros dépensés une première fois sur la ligne pour la circulation du fret n'assurent pas les conditions de circulation des trains de voyageurs. *Personne ne peut sérieusement envisager qu'après les premiers investissements de ce montant, il serait facilement accepté quelques années plus tard de dénoncer ces interventions, de remettre au pot, de défaire et*

refaire des travaux conformes, quand une seule et bonne intervention aurait suffi.

La proposition de la mise en circulation d'un train touristique supposant faire découvrir le cœur des Combrailles n'est pas une mauvaise piste, à condition qu'elle soit compatible avec tous les autres modes de circulation, dans une organisation technique qui ne me paraît pas insurmontable, ce qui n'est peut-être pas la position de RFF et de la SNCF.

Mais soyons clair, le grand intérêt, pour ne pas dire le seul, porteur d'attractivité et de surprise pour le touriste, est la traversée du viaduc.

Sur les interpellations à caractère personnel écrites dans votre courrier, je tiens à vous apporter les précisions suivantes :

- Pour ce qui concerne ma fonction de maire, je pense que les phrases ci-dessus sont suffisantes à l'expression de ma position, mais aussi à celle du Conseil Municipal des Ancizes-Comps.

- Le dossier du train touristique, dans la configuration envisagée, ne peut en aucun cas faire partie des dossiers spécifiques, y compris sur le plan économique, étudiés dans le cadre du SAGE.

- Membre du comité de direction de l'Office de Tourisme des Combrailles, je suis largement en capacité de suivre les décisions majoritaires quand elles s'attachent à des projets solides et cohérents, ce qui n'est pas démontré dans le cas présent.

- Vice-président du Collectif de Défense et de Développement des Services Publics en Combrailles, j'ai exprimé une position à l'assemblée générale de l'association Sioule et Patrimoine qui participe certes d'un positionnement politique clair quant à l'organisation d'un modèle de société étayé par la présence forte d'un fonctionnement public. *C'est peut-être pour certains une position de dinosaure, je crois plutôt à l'énergie qu'il ne faut pas perdre pour faire preuve à la fois de résistance et d'anticipation. Et dans l'acceptation rampante et sans courage du modèle libéral, j'invite tous les conseillers, internautes compris, à venir, sur le terrain, gérer la vie collective et l'égalité des citoyens, avec la diminution du nombre de fonctionnaires, la restriction des services, la fermeture des classes puis des écoles, dans le cas présent la suppression du moyen de transport collectif, en général l'usure quotidienne du cadre républicain. J'invite aussi les élus à réfléchir sur leur choix de gestion de cette vie collective dans leurs communes et sur le territoire du SMADC entre fonctionnement public et privatisations. Mon intervention à la réunion de Villosanges n'allait que dans ce sens.*

Je n'ai en aucun cas, bien sûr, au cours de cette réunion voulu froisser les adhérents de cette association que je respecte et dont je respecte le travail conséquent réalisé autour du viaduc des Fades.

D'un point de vue très technique, je rappellerais toutefois l'intervention de Monsieur Jean Paul SOULIER et la note produite ce même jour, qui ne contient pas que des lignes pleinement optimistes.

Je n'épiloguerai pas, mais vous savez que ce sont sur ces bases, où le caractère public est essentiel, que je travaille au quotidien, dans la commune des Ancizes-Comps, la communauté de communes

et les instances auxquelles je participe, dans la volonté, contrairement à ce qui est avancé dans votre courrier, d'être constructif.

Cet engagement est incontestablement politique, au sens noble du terme ; il ne s'arrange pas de compromis insoutenables ni d'approximations, fussent-elles produites par des bureaux experts ou des services dont la seule existence ne justifie pas la compétence ou au moins la clairvoyance (je communiquerai sous peu quelques appréciations concernant d'autres études actuellement menées sur le territoire).

Dans ce sens, et pour finir avec humour, vous rappellerez à votre directeur, contre lequel je n'ai rien de personnel, mais qui n'est certainement pas étranger à l'écriture des pages m'étant adressé, que s'il n'a pas réussi, sans l'apport en numéraire annuellement reconduit des contribuables, par la vente des yaourts, à équilibrer le budget du Manoir de Veygoux, il n'est pas urgent qu'il fasse un fromage complet avec ce projet partiel de train touristique.

Et je vous conseille vivement de présenter, bien en amont, tous les aspects financiers de cette opération en conseil syndical.

Je pense qu'à l'occasion de la prochaine assemblée, il serait nécessaire, certes une fois encore mais convainquons-nous qu'il ne faut rien lâcher, d'exprimer par une délibération forte, sur un argumentaire appuyé sur l'aménagement et l'avenir du territoire, l'urgence à voir se mettre en œuvre la réhabilitation du viaduc des Fades avec l'engagement des financements de l'Etat.

Vous laissant libre choix de l'utilisation de ce courrier, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les plus citoyennes.

Pascal ESTIER
