

25 avril 2015

PAROLE DU COLLECTIF ALES-BESSEGES.

Après les randonnées militantes Bessèges-St Ambroix des 21 avril 2007, 28 avril 2012, après le Comité de Ligne officiel du 10 décembre 2009 aux Mages, le Collectif de défense et la Communauté de Commune Cèze Cévennes ont pris l'initiative de provoquer un comité de ligne extraordinaire à St Ambroix cette fois le 20 février dernier qui a réuni près de 300 personnes. Il s'agissait de demander des comptes aux décideurs et en particulier aux élus du Conseil régional qui ont suspendu le trafic voyageur depuis 32 mois.

Oui cela commençait à bien faire, quand on connaît le travail accompli par le Comité de pilotage mis en place par le président G FRECHE, mais que ses successeurs ont jusqu'à ce jour volontairement ignoré. Pourtant ce Comité comprenant les représentants de l'Etat, de RFF (aujourd'hui SNCF Réseau), du Département, du SMTBA avait bien travaillé en confrontant les études diligentées par RFF et l'audit du cabinet Claraco commandité par le Collectif. L'aboutissement de ce travail avait conduit à la constitution d'un tour de table où chaque partie prenante contribuait à un budget de 9 M€ pour la réhabilitation de la ligne permettant une exploitation normale et l'édification d'une halte pour desservir le lycée JB Dumas. Un projet abouti, compatible avec les budgets des collectivités, acceptable par tous les élus concernés.

Tout le monde ici sait que la chaise de la Région est restée vide pour le Comité de pilotage du 25 juin 2012 qui devait être décisionnaire. Dix jours plus tard le trafic était suspendu.

Ce serait trop long de rappeler toutes les démarches tentées auprès de la Région depuis 3 ans, tous les courriers du Collectif, les lettres cosignées par les élus de toutes sensibilités adressées à la Région.

En vain.

Aussi lorsque Mme MEUNIER POLGE nouvelle Vice-présidente du Conseil régional chargée des Transports et, **à ce titre, bienvenue le 20 février dernier**, a proposé un audit et de nouvelles études ce fut un beau tollé, une « bronca » indignée. De nouvelles études ? Après 3 ans durant lesquels rien ne se passe ? On se moque des gens.

Depuis deux mois les services de la région paraît-il réfléchissent...Nous sommes ici pour leur dire que la réflexion a assez duré et que le temps des annonces et des décisions est venu.

Toutes les conditions sont réunies : ce n'est plus qu'une question de volonté politique.

C'est tout à fait l'avis de Mr RAPOPORT Président de SNCF Réseau (RFF donc !) qui s'exprime dans la Vie du Rail du 20 mars 2015 : je le cite...

« SNCF Réseau doit faire ce que les autorités publiques décident pour le réseau. Quand vous posez au niveau national la question de l'avenir du réseau capillaire, personne ne veut payer. Mais quand vous posez la question au niveau local, on arrive à un tour de table. Quand on y arrive pas, c'est que la petite ligne n'est pas aussi utile que ça »

On ne saurait mieux dire que le Copil et le Collectif avait bien travaillé entre 2009 et 2012. Peut-on en dire autant de Messieurs les présidents de Région qui ont omis de prévoir une ligne budgétaire dans les 2 derniers contrats de projets Etat/Région ?

Pourtant, sur le terrain, le travail a continué : c'est la Communauté de commune Cèze Cévennes qui a présenté son projet de territoire en public le 20 février où la ligne ferroviaire, élément structurant, est une véritable colonne vertébrale pour les déplacements de la vie quotidienne des citoyens et des scolaires. Ce projet de territoire, qui répond à la demande du président de région, montre la volonté et le sérieux des élus traduisant les besoins des populations dont ils ont la charge.

Donc tout est en place pour une issue positive. Même Mr Guillaume PEPY, président de SNCF-Mobilité et Super président (on ne sait plus comment dire !) de la holding SNCF regroupée, lors de son passage récent à Montpellier, a donné son aval pour une remise en service de la ligne sur la base de l'accord de 2012. Bien qu'il ne mette rien au pot dans l'immédiat, cela veut clairement dire qu'il accepte un éventuel déficit d'exploitation sur cette ligne comme sur toutes les lignes TER de la région... et de l'Hexagone. **Cette parole signifie que le service du public est une exigence qui s'impose aux décideurs!**

Enfin les décideurs régionaux semblent ignorer que Alès-Salindres, soit presque le tiers de la ligne, est en service pour le transport des produits dangereux de l'usine de chimie : un trafic interdit sur route, sauf à jouer avec la sécurité collective. Jusqu'à ce jour tous les préfets du Gard qui se sont succédé se sont refusés à ce jeu dangereux.

Bref qu'attend-t-on ? On n'ose imaginer que Mr ALARY, pourtant engagé sur ce sujet lorsqu'il présidait le Gard, jouerait la montre dans l'attente de la fusion avec Midi Pyrénées !

Il est grand temps pour Mr ALARY de démentir en réunissant autour de lui tous les acteurs qui ont œuvré pour ce projet et de ratifier la réhabilitation de la ligne en vue de son exploitation par la SNCF dans des conditions normales, dignes du 21^{ème} siècle, cohérent avec les modernisations en cours sur Nîmes et Montpellier.

Ceux qui luttent depuis plus de 10 ans ne veulent pas voir ce territoire gardois périliter : il a un potentiel. La présence d'un outil ferroviaire adapté doit y contribuer.