



Les associations d'usagers du rail et le syndicat CGT des cheminots formulent des propositions pour le déroulement des travaux.

Transports. La SNCF et RFF prévoient de couper le trafic entre Alès et Nîmes du 3 octobre au 20 décembre.

Usagers du rail, automne noir en vu

■ Jean Michel ne décolère pas. « Ils sont en train de nous transformer quelque chose de formidable, pour lequel nous nous sommes battus, en un cauchemar pour les voyageurs ». Le président de l'association des usagers SNCF du Gard veut parler de la décision prise par Réseau ferré de France d'interrompre la circulation des trains entre Nîmes et Alès entre le 3 octobre et le 20 décembre de cette année.

Les conséquences d'une telle interruption sont connues. « En 2002, après les inondations, nous avons connu l'enfer des bus de substitution, qui mettaient 1h30 à faire le trajet dans les bouchons », se souvient Jean Michel. Aujourd'hui, la même, sauf que le nombre des usagers du rail a été multiplié par deux, sans compter les travaux urbains à Nîmes.

La fermeture de la voie ferrée est motivée par la réalisation du raccordement de la nouvelle portion de voie qui empruntera le viaduc de Courbessac et reliera la voie actuelle à la gare de Nîmes. Plus une série d'aménagements prévus entre Alès et Nîmes.

Pas d'autre solution, selon RFF. Et que si, rétorquent les associations d'usagers et le syndicat CGT des cheminots.

Jean Tournecullier, président d'une association d'usagers et ingénieur retraité du chemin de fer, a fait l'analyse de la liste de travaux établie par RFF.

Il écarte d'abord ceux qui concernent le quai de... la Levade, au Nord de la Grand-Combe : « le rédacteur a dû être emporté par son élan ».

Plus sérieusement, le gros du chantier concerne la tranchée à réaliser à Nîmes, entre le viaduc et l'actuelle voie ferrée, 6 000 m³ de terre et de rochers à enlever.

« L'essentiel sera effectué par camion, sans contact avec la voie, si ce n'est le débouché terminal ». RFF évoque encore une série de contrôles sur la voie, de travaux sur les quais à Saint-Génies et Nozière, ou encore l'enlèvement de l'aiguillage de la ligne Saint-Hilaire Anduze - ce qui éloignera encore la perspective évoquée par le maire d'Alès d'une remise

La fermeture organisée

■ « Ce n'est pas un hasard si l'expérimentation du billet à un euro n'a pas été retenue pour Alès-Bessèges ; c'est à nous faire douter de la sincérité du conseil régional qui dit vouloir préserver cette ligne ». Thierry Ferré, cheminots CGT et l'un des responsables du comité de défense de la ligne, est inquiet.

La région va mettre en place le tarif à un euro sur la ligne Nîmes le-Grau-du-Roi pour cet été. Avec un afflux de voyageurs prévisible auquel le nombre de trains disponibles ne permettra pas de faire face. A la SNCF, on a d'ores et déjà décidé d'aller les prendre... sur la ligne Alès Bessèges.

Une ligne où l'on roule à 30 km/h, où le prix du billet est de 6 euros contre 1,5 par les cars alésiens ou ceux du département, où l'on ne sait pas si l'on doit attendre ici à la gare ou là-bas à l'arrêt de bus... Bref, tout se conjugue pour aller vers la fermeture. Dans ce contexte, l'étude en cours sous la responsabilité du syndicat des transports alésiens, SMTBA que préside le maire d'Alès, se déroule sans que, pour l'heure, l'avis des usagers que regroupe le comité de défense n'ait encore été sollicité.

en service de cette ligne entre Alès et Saint-Jean-du-Gard.

Il est possible de faire autrement

Pour Jean Tournecullier, « s'il est normal de profiter d'une interruption du trafic pour intervenir, ces opérations ne justifient pas en elles-mêmes une fermeture de la ligne pendant trois mois ». Les usagers s'interrogent enfin sur une curiosité : le calendrier de RFF prévoit quinze jours d'essais pour la mise en service du viaduc, alors que les rails ne devraient pas être encore posés, puisque l'ouverture au trafic est prévue en 2013. « Cela demande des explications complémentaires », commente Jean Tournecullier.

Les associations d'usagers proposent donc une solution alternative. Leur idée, c'est de préserver les trains les plus fréquentés, le matin et le soir, entre Nîmes et Alès. Ils ont fait leurs comptes : entre le dernier du matin et le premier du soir, les entreprises pourraient travailler sur une période de huit heures. Le surcoût serait très limité, puisque induit par la seule signalisation des chantiers. Quitte à couper un jour ou deux, sur une phase délicate d'un chantier.

Ces propositions ont été transmises à la direction régionale de RFF qui doit en dire ce qu'elle en pense. Le président du conseil régional a été informé : il a lui aussi voix au chapitre.

« Il serait temps que la culture du rail fasse son entrée à RFF », estime un Jean Tournecullier qui n'a jamais vu ça du temps où la SNCF était responsable des voies. Le président de la SNCF, Guillaume Pepy, ne dit pas autre chose lorsqu'il dénonce les gâchis induits par l'existence et le fonctionnement de RFF.