

Territoires : La force de la Raison

Il est des coïncidences qui permettent de souligner une prise de conscience collective de situations. En une semaine plusieurs dossiers remontent dans l'actualité. Trois d'entre eux montrent avec raison que le chemin de fer doit préparer son avenir dans le respect de son histoire. Il est donc intéressant de comprendre cette conjonction de revendication demandant pour trois lignes bien distinctes un rattrapage de maintenance. Ce rattrapage qui n'est que le crédit que nous avons collectivement accordé à RFF et pour la SNCF il n'est que le remboursement d'une dette que doivent ces entités aux territoires. Sur la partie la plus importante de ces budgets, il ne s'agit que d'assainir la base d'un édifice afin qu'il fonctionne au moins comme il fonctionnait avant 1981, année de l'apparition en France du TGV. Bien sur après cet arrêt complet d'évolution de l'infrastructure, il devient logique de lui accorder les évolutions ordinaires qu'elles auraient méritées en plus de 30 ans. Comparer trente années d'évolution de matériel TER peut calibrer la cible à atteindre dans l'évolution de ces trois lignes. Tendre à des vitesses maximales relevées pouvant tutoyer le 200 km/h est un souhait légitime des territoires de la Vallée de la Garonne et de la Sologne. Pour les Cévennes qui avaient été optimisées dans les années 1960-1970, retrouver les niveaux de cette période est un objectif simplement réaliste. Ces constats ne visent pas à contrarier les personnes aux affaires dans leurs projets futuristes mais de simplement reclasser les priorités. Réhabiliter le train de tous les jours est bien un concept clair et lisible pour tous. La force de la raison est bien de ramener les décideurs à leurs responsabilités. La force de la raison est heureusement aujourd'hui budgétaire.

La ligne des Cévennes



Assemblée Générale de l'Association des Elus pour la défense du Cévenol le 22 Mars 2013 à Langogne : A l'heure du bilan d'activités de 2012, le président Jean-Jacques Faucher maire de Brioude a lancé un énergique « ça suffit ! ». A l'heure du bilan d'activités de 2012, Outre quelques satisfactions enregistrées en 2012 suite aux travaux d'infrastructure menés tant au sud qu'au nord de Langogne et le succès des actions réalisées dans l'année par l'association pour défendre la pérennité de la ligne Clermont-Ferrand-Nîmes-Marseille, les participants ont été amenés à s'inquiéter vivement eu égard aux dispositions nouvelles qui vont s'imposer sur les lignes ferroviaires, notamment en matière de billetterie. Selon un participant, les dispositions sont prises d'ores et déjà pour qu'en 2015 il ne reste plus que 35 % des points de vente en France. Et de sous-entendre que sur le parcours du Cévenol on sera forcément touché. D'ailleurs, d'ici l'été, la fermeture de guichet sera effective le week-end. De plus un pourvoi devant le tribunal administratif contre la SNCF. Ils reprochent à l'opérateur historique des trains de vouloir « saborder » la ligne. Selon les élus, dont les maires de Brioude, en Haute-Loire et de Langogne en Lozère, le réseau connaît d'importantes difficultés quasi-quotidiennes en été, lors des pics de fréquentation. **Le train cévenol relie chaque jour Clermont-Ferrand à Marseille via la Haute-Loire, la Lozère, l'Ardèche et le Gard.**

Alternative LGV Bordeaux - Toulouse



Les élus de l'Albret et des Landes de Gascogne concernés par le tracé étaient en tête de cortège ce samedi 24 Mars 2013 à Nérac.. On pouvait y reconnaître Raymond Girardi, vice-président du conseil général (agriculture) mais aussi Michel Ponthot (Fargues), et d'autres maires. Cette Pendant deux heures au départ et retour du Foirail, sous les slogans "LGV : pour quelques minutes... des milliards gaspillés", "N'endettions pas les générations futures!", "LGV, TGV : à qui profite le crime?". C'est armés de banderoles aux slogans sans équivoque que près de 2 000 personnes ont manifesté pendant trois heures contre le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ce samedi, à Nérac, dans le Lot-et-Garonne. Ces opposants à la LGV ont secoué la cité d'Henri IV en week-end avec une série de slogans s'attaquant souvent aux présidents de conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. A Nérac manifestaient aussi des opposants basques à la LGV Bordeaux-Hendaye vers l'Espagne. Pour le président de leur collectif, Victor Pachon, "de plus en plus d'élus sont convaincus de l'inutilité de ces LGV qui produisent plus de dettes qu'autre chose". Cette « Fashmob était convoquée à l'initiative du front de gauche et des associations proposant une alternative à la LGV. Alternative qui consiste en une modernisation de la ligne conventionnelle Bordeaux – Toulouse. Ligne du train de tous les jours. Ils attendent avec impatience l'état du financement de GPSO pour mettre leur réalisme en avant.

POLT : Allers et retours maintenus

Ils n'ont pas eu le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, mais son directeur de cabinet. Pourtant, les cinq députés qui organisaient un colloque sur le Polt à l'Assemblée nationale, le 21 Mars 2013, n'ont pas été déçus : « *L'avenir s'est éclairci ce matin* », assurait Nicolas Sansu, député-maire de Vierzon, à l'issue des deux heures de débats. Ce qu'ont surtout retenu les élus, ce sont quelques-uns des propos d'Emmanuel Kesler, le directeur du cabinet du ministre. D'abord : « *Le Polt est une ligne phare.* » Ensuite : « *L'État réfléchit à un schéma directeur portant sur la modernisation des lignes existantes – donc le Polt – davantage que sur la création de nouvelles lignes.* » Enfin : « *Ce n'est pas le choix du ministre de ramener de onze à quatre les allers-retours Toulouse-Paris.* » La commission dite « Mobilité 21 » va rendre un rapport d'ici l'été où seront « priorités » les projets à grande vitesse et peut-être aussi les lignes classiques. La plupart des participants au colloque espèrent que la LGV Poitiers-Limoges ne sera pas prioritaire, mais que le Polt, lui, le sera. Reste à espérer que les élus n'ont pas sur interprété les propos du représentant du ministre. « *On attend leur confirmation par écrit* », note, prudent, Nicolas Sansu. Des rames TGV à la place des Teoz ? Pas avant 2015. et elles ne pourront pas circuler sur les LGV. Autant le savoir.

« Si on lâche un âne place du Capitole à Toulouse et qu'on lui demande d'aller à Paris, il ne passera pas par Bordeaux ». BFL