

Quelle politique pour le rail ?

Transports | La Région ouvre la discussion jusqu'en juillet. Les Nîmois étaient conviés lundi soir à Dhuoda.

À PROPOS

Engagés

La Région a lancé lundi soir à Nîmes les "États généraux du rail et de l'intermodalité". Discussions qui ont vocation à écouter l'avis de citoyens avant d'établir la politique régionale des transports. Problème : cette réunion a essentiellement permis d'écouter les revendications - connues - d'élus, beaucoup au PCF, de syndicalistes - la plupart à la CGT - ou de représentants d'associations très impliquées. Pas celles de chefs d'entreprises - y en avait-il ? - ni d'architectes, d'aménageurs du territoire, d'étudiants... Ceux-là s'exprimeront peut-être sur le site internet de la région mais, sans leurs paroles, cette réunion est apparue très militante. Même l'attitude des élus régionaux chargés de ces états généraux interroge. Il y a quelques jours, le vice-président PCF délégué aux transports Jean-Luc Gibelin participait au lancement d'une pétition contre la gare de Manduel par le PCF. Quant à Christian Dupraz, vice-président écologiste chargé des états généraux, il a sorti sa casquette de militant engagé contre les nouvelles gares en s'emportant contre les propos de l'élu nîmois Franck Proust. J.-P. S.

Du monde, certainement plus de 200 personnes, ce lundi soir au lycée Dhuoda pour donner son point de vue sur la politique régionale en faveur du rail. Du monde mais des profils guère différents (lire ci-contre) et de nombreux participants essentiellement venus pour exprimer haut et fort leur opposition à la future gare TGV à Manduel (lire ci-dessous). Au-delà de cette question pourtant, d'autres souhaits, souvent pertinents, ont été formulés. En voici un résumé. Qu'en retiendra le conseil régional et pour quelle politique sur les 15 à 20 prochaines années ? La réponse sera donnée en septembre lors de la restitution de ces 80 jours d'écoute (*).

1 L'avenir des trains et bus régionaux

L'élu PCF et universitaire Catherine Bernié-Boissard a plaidé pour que le fret soit bel et bien basculé sur le contournement Nîmes-Montpellier à grande vitesse, en soulignant son inquiétude sur les niveaux de péages que la SNCF réclamerait sur cette nouvelle voie, niveaux qui pourraient convaincre les transporteurs fret de continuer à passer sur la voie classique actuelle. Jérôme Redon (CGT Cheminots) comme bien d'autres intervenants a insisté sur la nécessaire complémentarité entre les TER et les bus scolaires, aujourd'hui une compétence du Département, bientôt transférée à la Région. Il a notamment cité le cas de la ligne Le Grau-du-Roi/Nîmes où bus et trains partent parfois à la même



■ 200 personnes ont donné leur avis, parfois orienté, aux élus régionaux. Ph. J.-P.S.

me heure et entrent en concurrence directe.

Julien Sanchez (FN) a demandé à la Région de revoir la desserte des gares en indiquant que Beaucaire était 4 fois moins bien desservie que Tarascon. Dans la foulée, Anne-Marie Skora (association des usagers) a souligné la nécessité d'augmenter la desserte « des petites gares » et d'élargir les plages horaires de circulation le soir. Comme Bernard Clément (PCF, ancien cheminot) citant le secteur de la Vaunage, la ligne Alès-Bessèges aujourd'hui fermée ou la rive droite du Rhône et son potentiel de près de 300 000 habitants, elle a plaidé pour « mettre des trains partout là où c'est possible. »

2 Les trains intercity d'équilibre du territoire

Jean Tourneuillert (retraité cheminots et responsable associatif) a réclamé à la SNCF l'arrêt de la fermeture de guichets sur les lignes dites secondaires, tout comme leur fermeture temporaire durant les travaux d'entretien. De nombreux intervenants ont fait remarquer que ces lignes intercity avaient plusieurs avantages : celui de transporter des voyageurs mais également d'œuvrer au développement économique et touristique des territoires traversés. Sans parler de leur vocation patrimoniale. La réouverture de la rive droite du Rhône aux voyageurs mettrait ainsi le site du Pont-du-Gard à 3 km de la gare de Remoulins. L'élu PCF Jean-Michel Suau a également insisté sur la nécessaire coopération interrégionale pour préserver ces lignes, notamment le Cévenol. Si les représentants de la Région se sont

généralement contentés de prendre en compte les remarques, il est à souligner que Jean-Luc Gibelin, vice-président délégué aux transports a, sur ce point, insisté pour dire que la Région « tient à une liaison vers Paris horizontale et interrégionale. »

3 Trains à grande vitesse

Les propos ont essentiellement concerné l'urgence de la réalisation du tronçon manquant entre Montpellier et Perpignan, avec une belle polémique entre le député européen et premier adjoint de Nîmes (LR) Franck Proust et le conseiller régional (PS) Jean Denat. Le premier reprochant au gouvernement d'avoir renvoyé ce projet à 2030 alors que l'Europe promet 60 % d'aides. Jean Denat répliquant que ce projet « est acté pour la Région, la présidente est intervenue au plus au sommet de l'État » mais l'élu a douté que l'Europe finance 60% des 6 milliards d'euros nécessaires pour ces 160 km de voies nouvelles. « Faites votre travail au niveau européen », lui a-t-il répliqué. Par ailleurs, plusieurs intervenants ont insisté pour que la logique mixte fret-voyageurs, qui prévaut sur le contournement, soit entérinée jusqu'à Perpignan.

JEAN-PIERRE SOUCHE
jpsouche@midilibre.com

► (*) Réunions au Vigan (ancienne gare) le 18 mai et à Saint-Christol-lès-Alès (Lycée Prévost) le 7 juin. Possibilité de contribuer au débat également par internet sur regionlrmp.fr/rail