

St Denis pres Martel
Rocamadour
Gramat
Gourdon
Figeac
Cahors

Association
de défense
de la gare
d'Assier
et promotion du rail

Mairie d'Assier 46320
fax : 05 65 40 46 04
tél : 05 67 38 07 58
e-mail : gareassier@garesenlutte-mipy.com

de PROMOTION DU RAIL EN MIDI-PYRENEES
ST DENIS PRES MARTEL

tél : 05 67 38 07 58

Mairie d'Assier
46320 Assier

site internet
garesenlutte-mipy.com

e-mail : bva46@hotmail.com

NOUS GARDERONS LE TRAIN DIRECT RODEZ-PARIS / PARIS-RODEZ

Le 11 octobre 2006 s'est constitué à Capdenac le Comité de Défense de la Ligne Directe Rodez-Paris et Promotion du Rail en Midi-Pyrénées. Ce comité a été mis en place rapidement suite à l'absence de réponse de la SNCF, et sa farouche volonté de supprimer le train direct de jour Rodez-Paris sans aucune concertation!!

La première action du comité ne s'est pas faite attendre. En gare de Capdenac le 21 octobre 2006, 350 personnes étaient présentes. Usagers, élus et cheminots ont manifesté leur attachement à ce Service Public et l'ont concrétisé en tapissant les deux trains directs de et pour Paris d'affiches et d'autocollants reprenant des messages clairs pour Mme Idrac Présidente de la SNCF : " vous ne supprimerez pas notre train direct pour Paris "ou encore: " nos trains, nos gares sont nos vies ". Cette journée festive et mobilisatrice se termina vers 17h00. Déjà, de nouvelles dates de manifestations étaient décidées (voir P.3). Le 3 novembre 2006 c'était en gare de St Christophe que plus de 300 personnes se réunissaient de 21h30 à 0h30 pour décorer nos trains. Le 31 octobre 2006 une lettre ouverte a été envoyée au Premier Ministre pour lui demander de recevoir une délégation (voir P.2), nous attendons sa réponse. De nombreuses autres actions vont se dérouler à l'initiative du comité et des associations locales. Notre combat concerne toute la ligne. Notre solidarité entre nos différents départements et les différentes gares sera un gage de réussite.

Merci à tous nos adhérent(e)s qui ont un mèl de nous le communiquer à : bva46@hotmail.com le plus rapidement possible. Ce qui nous permettra de diminuer nos frais postaux et vous faire parvenir plus rapidement les infos.



Gare de Capdenac le 21 octobre 2006



Interview de Charles MARZIANI Vice Président, chargé des transports collectifs de la Région Midi Pyrénées



Objet : lettre ouverte à propos
du train direct Rodez-Paris/Paris-Rodez
Recommandé avec AR

Monsieur le Premier Ministre
Hôtel Matignon
57 rue Varenne
75007 Paris

Assier le 31 octobre 2006

Monsieur le Premier Ministre

Je me permets de vous adresser ce courrier ouvert, car après avoir écrit à M. Sarkozy en tant que Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire (sans réponse), à M. Perben Ministre des Transports (lettre renvoyée à la SNCF) et à Mme Idrac (sans réponse), nous apprenons hier par communiqué de presse que Madame Idrac décide de façon unilatérale la suppression du seul train de jour direct Rodez-Paris/Paris-Rodez, alors que la Région et la SNCF étaient en pleine négociation et malgré nos demandes de rendez-vous.

Cette suppression concerne les habitants du Tarn, de l'Aveyron et du Lot. Vous comprendrez Monsieur le Premier Ministre que cette situation ne peut être acceptée par la population ni leurs élus. A ce jour plus de 20 000 pétitions ont été signées et plusieurs dizaine de communes ont votées à l'unanimité des délibérations ainsi que le Parc Naturel Régional des Causse du Quercy demandant l'arrêt de la décision de la SNCF le temps de trouver une solution pérenne entre région, élus locaux, usagers et cheminots.

Cette démarche est dans le droit fil de la « Charte sur l'Organisation de l'Offre des Services Publics et au Public en Milieu Rural » que vos avez signé le 23 juin 2006 dans le Cantal avec l'Association des Maires de France et les opérateurs associés aux travaux de la Conférence (La Poste, la SNCF, Electricité de France, l'Union Nationale pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce, l'Office National des Forêts, La Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse des Travailleurs Salariés, Gaz de France, l'Agence Nationale pour l'Emploi, le Groupe des Autorités Responsable de Transport, l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie, l'Assemblée Permanente des Chambres de Métiers, la Mutualité Sociale Agricole, la Caisse Nationale d'Assurance Maladie, la Caisse Nationale des Allocations Familiales, l'Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture)

Je vous demande donc de bien vouloir rappeler à Mme Idrac que la Présidente de la SNCF n'est pas au-dessus des choix gouvernementaux et je vous demande également de bien vouloir recevoir en urgence une délégation pour trouver une solution à cette situation.

Veuillez agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de mes salutations républicaines

Christophe Schimmel

Président

St Christophe le 3 novembre 2006



M. Charles Marziani, vous êtes vice président du Conseil Régional de Midi Pyrénées chargé des transports collectifs. Ace titre vous développez une politique volontaire du transport collectif. Pouvez-vous nous expliquer la teneur et les perspectives de ce que vous mettez en place ?

La politique de la Région depuis que nous avons la responsabilité des transports régionaux TER, c'est portée sur un triple choix : développer le service public en répondant au mieux aux besoins des usagers, participer à l'aménagement équilibré du territoire et assurer une politique sociale en matière tarifaire (travail, étudiant, demandeur d'emploi).

Cela nous a conduit de 2000 à 2005 à doubler le nombre de dessertes en région, à investir dans du matériel neuf, à élargir les bénéficiaires de tarifs réduits. Ainsi ce sont près de 10 millions de voyages qui sont aujourd'hui assurés soit le double en quelques années. La Région consacre près de 40 millions d'euros de contribution supplémentaire pour ces services supplémentaires.

A l'heure actuelle nous avons ajouté des dessertes sur la quasi totalité des axes ferroviaires. Les efforts les plus importants ont été effectués sur la ligne d'Auch et celle de l'Ariège vers Pamiers, Fois Ax et Latour de Carol. Ces deux axes ont bénéficiés d'une refonte totale du service et d'un renforcement très important des dessertes. Ces efforts se sont accompagnés d'investissements sur l'infrastructure en coopération avec Réseau Ferré de France et l'Etat. **Suite page 4**

PROCHAINS RENDEZ VOUS

**VENDREDI 10 NOVEMBRE 2006
18H30 GARE DE GRAMAT**

**VENDREDI 17 NOVEMBRE 2006
18H GARE DE CAHORS**

**MERCREDI 22 NOVEMBRE 2006
19H GARE DE ST DENIS
PRES MARTEL (à confirmer)**

**VENDREDI 24 NOVEMBRE 2006
19H GARE DE VIVIEZ
DECAZEVILLE(à confirmer)**

**LUNDI 27 NOVEMBRE 2006
GTC (groupe territorial de
concertation) A FIGEAC**

Au total ce premier plan régional des transports a donc permis d'améliorer sensiblement la situation en Midi Pyrénées et d'offrir aux usagers des services nouveaux.

Il s'agit maintenant de passer à l'élaboration d'un deuxième plan de 2007 à 2013 qui conforte la politique mise en œuvre.

Trois priorités pour cette période, le Quart Nord-est (Toulouse Figeac, Toulouse Rodez, Toulouse Castres Mazamet et Brive Rodez Millau), l'axe Muret Saint-Gaudens, Tarbes et l'axe Agen, Montauban, Castelnaudary.

Plus particulièrement le quart Nord est de la Région souffre d'un déficit d'offre de service public de transport, quels sont les projets de la Région pour désenclaver ces territoires ?

Nous avons décidé de développer dès cette fin d'année les dessertes sur les axes du quart nord est. Ainsi ce sont 13 trains supplémentaires qui vont être mis en service. Nous arrivons d'ailleurs au maximum de trains possibles, compte tenu de l'état de l'infrastructure. En effet c'est l'état des voies qui nous inquiète pour l'avenir. Il faut un programme d'investissement pour renouveler rails et traverses, il faut de nouvelles capacités de croisement de sécurité et d'exploitation. Ces investissements sont de la responsabilité de RFF qui est propriétaire du réseau et à qui nous payons un droit d'usage et de l'Etat.

La région est disponible pour s'engager avec l'Etat et RFF dans un programme de modernisation pour permettre un développement du service ferroviaire. Nous souhaitons des propositions pour des travaux rapidement, afin d'avoir une nouvelle amélioration de service fin 2009. Il est clair que si des travaux de régénération des voies ne sont pas entrepris sous la responsabilité de RFF très rapidement les dessertes actuelles sont menacées.

En résumé nous sommes déterminés à développer le service public sur ces lignes, nous sommes prêts à participer à la modernisation du réseau, mais

les autres acteurs RFF, Etat et SNCF doivent maintenant dire leur engagement clairement.

Lors de la mise en place de la nouvelle grille horaire du 10 décembre 2006 nous avons l'impression que face au développement de l'offre que vous mettez en place, la SNCF diminue son activité en réduisant les horaires d'ouverture de plusieurs gares. Pouvez-vous nous préciser les rôles respectifs de la Région, ceux de la SNCF et de RFF ?

Nous souhaitons que le développement des dessertes s'accompagne d'un niveau de services le meilleur possible. C'est pour cela que dans la convention qui nous lie à la SNCF nous avons établi un annexe qui fixe le niveau de service en gare. Nous demandons à la SNCF de respecter cet annexe et comme vous le savez nous sommes en contentieux sur cette question.

La Région comme autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux à la responsabilité de définir le service des dessertes régionales en lien avec les possibilités techniques que nous indique la SNCF. La gestion du personnel et des autres services appartient à la SNCF. La SNCF est totalement responsable des trains des Grandes lignes dont le train direct Paris Rodez et les trains de nuit. RFF est propriétaire des infrastructures et doit en assurer avec la SNCF l'entretien. De plus nous payons à RFF des droits d'utilisation de la voie ferrée et des installations.

La SNCF prend de façon unilatérale et sans concertation la décision de supprimer la liaison directe de jour entre Rodez et Paris et retour. Que peut faire la Région ou que fait elle pour empêcher une telle décision. Quel sont ses propositions ?

Nous avons clairement exprimé notre désaccord avec cette décision unilatérale. Nous estimons que cette liaison participe à l'aménagement et à l'égalité territoriale.

C'est la SNCF au niveau national qui décide pour ce train,

c'est une mauvaise décision. D'autant plus mauvaise que son financement est assuré en commun par la SNCF et la Région. Un accord financier avait été conclu pour permettre ce train direct, Paris Brive est pris en charge par la SNCF, Brive Rodez par la Région sur le compte des TER. Il n'y a aucune justification à la suppression. Sauf si on a décidé à terme de fermer la ligne nationale Paris Orléans Limoges Brive Cahors Montauban Toulouse et de la remplacer par des dessertes TER dans chaque Région. C'est cette perspective que nous condamnons aussi.

Le président Malvy c'est adressé à Madame Idrac présidente de la SNCF pour lui demander de ne pas appliquer cette mesure et lui rappeler que nous sommes disposés à continuer à financer, même en THEOZ la partie Brive Rodez d'un train aller retour direct Rodez Paris.

Enfin, lors de ces derniers mois on a pu remarquer une montée en puissance des associations défendant le service public des transports. Quel rapport souhaitez vous avoir avec ces dernières ?

Je me félicite de l'existence de telles associations, elles confortent l'action que nous menons pour un développement du service publics de transport ferré. Elles sont l'expression des besoins des populations à l'heure où s'affirme la nécessité de politique intégrant la dimension développement durable à l'action publique et où la politique énergétique doit être réinterrogée.

Au-delà elles doivent être des partenaires des institutions et des élus en amont des décisions, pour aider à ce qu'elles soient les plus judicieuses. Ce partenariat doit se poursuivre pour évaluer et rectifier si nécessaire, enfin elles contribuent à l'évaluation des besoins nouveaux.

Pour ma part je souhaite développer encore ces partenariats, chacun étant à sa place et restant indépendant, à travers des rencontres régulières ou des groupes de travail plus formels. Les GTC sont une forme de ces rencontres qu'il faut encore améliorer.