

Rail La Région s'implique, en attendant la SNCF et RFF

La salle vidéo du lycée Foch était comble, hier, à l'occasion de la réunion du Groupe territorial de concertation sur le 2e plan régional des transports.

Dans un premier temps, Charles Marziani, vice-président chargé des transports, a présenté le travail de la Région. « Nous avons un souci d'aménagement du territoire, avec des dessertes coordonnées et complémentaires ». Face aux nombreuses « préoccupations et inquiétudes qui se font jour en Aveyron », le vice-président a rappelé l'engagement de Midi-Pyrénées.

Charles Marziani s'est également posé des questions sur l'état des infrastructures « pour le moins vétustes dans certains endroits. Si nous voulons développer le transport, il faudra réinvestir. Nous discutons de cela avec RFF (réseaux ferrés de France) et l'Etat. C'est de leur responsabilité ».

Concernant la modernisation des systèmes de voies de croisement et de sécurité, « la Région est prête à dégager le budget, à investir unilatéralement. Nous sommes prêts à payer pour la modernisation entre Rodez et Brive ».

Le projet de service présenté par la Région propose, en outre, de passer de 14 à 18 trains pour la ligne Rodez - Toulouse. Sur l'axe Brive-Rodez, l'objectif est de maintenir quatre allers-retours en complétant par d'autres trains Capdenac-Brive et Figeac-Rodez pour permettre plus de correspondances. « Sur Ro-



Associations, élus, usagers étaient nombreux à s'être déplacés.

dez-Millau, on passe à trois allers-retours. On ne peut pas aller plus loin en raison de l'absence de croisement. C'est le même matériel qui fait la navette toute la journée sur la ligne ».

La Région travaille également dans une perspective à moyen terme. « La grille que l'on propose sature l'infrastructure. On est un peu en limite de capacité à tous les niveaux ». Après avoir acquis un parc de matériel conséquent, la Région se retrouve donc avec une marge de manœuvre très limitée. « Entre 2007 et 2013, il faudra investir 1,18 million d'euros pour le développement de l'infrastructure. Avec le doublement de la voie entre Toulouse et Montrabé, le croisement de Tanus, l'équipement de la voie Carmaux-Baraqueville ».

Les sujets plus sensibles ont bien sûr été évoqués. Ainsi,

Charles Maziani a notamment rappelé que l'éventuelle suppression du train direct Rodez-Paris relevait de la compétence de la SNCF. Sensible à la mobilisation des acteurs locaux, il a avoué ne pas comprendre pourquoi le Brive-Rodez ne pourrait pas bénéficier d'un corail Teoz.

A l'heure des débats, les questions n'ont, on s'en doute, pas manqué. Marc Censi, présent pour l'occasion, ne s'est

« Nous sommes prêts à payer pour la modernisation entre Rodez et Brive »

pas montré le moins critique. « Le train de nuit aurait encore plus de voyageurs si on ne laissait pas se détériorer le service et les couchettes. Et

pourquoi ne peut-on pas raccorder le train à Brive et éviter la rupture de charge ? » Le maire de Rodez est ensuite resté perplexe devant des projets de liaisons Rodez-Toulouse devant durer 2 h 10. « Quand on se projette à 20 ans, avec l'arrivée du TGV à Toulouse, comment expliquer que le temps sera le même qu'au début du XXIe siècle pour relier la capitale régionale ! C'est inacceptable ! »

De son côté, Christophe Schimmel, du comité de défense de la ligne Rodez-Paris, a demandé le gel de la suppression du direct Rodez-Paris alors que des négociations sont en cours.

Au nom de l'interconsulaire, Guy Combret, le directeur de la CCI de Millau, est revenu sur la longueur des trajets. « Est-ce que l'on prépare l'avenir avec des trains qui s'arrêtent partout ? Le rural se tire une balle dans le pied ! »

Directeur délégué des TER, et porte parole, bien isolé, de la SNCF, Philippe Pouchet s'est essayé à défendre la position de l'entreprise. En assurant tout d'abord que « le train Paris-Rodez de nuit n'est pas dans le collimateur de la SNCF. Il est maintenu ». Puis en expliquant, pour le train de jour Paris-Rodez, « que le Teoz est un train de sept wagons, indéformable, en bloc avec 400 places offertes. Et le Paris-Rodez, c'est quatre voitures. La réponse de l'entreprise, aujourd'hui, c'est non ». Pour le confort des couchettes, les Aveyronnais attendront. ●

F. A.