



de Réhabilitation, de Défense et de Promotion de la Ligne SNCF
Béziers-Millau-Neussargues-Clermont Ferrand-Paris.
Axe ferroviaire Europe du Sud - Europe du Nord.



Adresse aux Cheminots, Populations, **Collectivités Territoriales, Associations, Organisations**

La voie ferrée St Chély-Neussargues, va-t-elle subir le même sort que Séverac-Rodez ou Béziers-Marvejols, pour les trains de marchandise, une interdiction de circulation des trains et donc une fermeture définitive de la ligne ?

Les Directions SNCF se suivent et se ressemblent. Dans leurs cartons leur vieux projet rétrograde et passéiste : « neutraliser » le tronçon de ligne St Chély-Neussargues au trafic voyageur.

Le train « Aubrac », sous convention entre le Conseil Régional Occitanie et l'Etat, est un des derniers trains national TET du Massif Central. Il serait supprimé en fin d'année 2020 ...

Seule la desserte marchandise de l'usine Arcelor Mittal à Sy Chély resterait jusqu'en 2024. Mais sous quelle forme : Publique ou privée ? et après ?

Aucune garantie de pérennité de la desserte, aucune assurance du maintien des emplois industriels en Lozère sont assurées. Les populations et les territoires seraient doublement pénalisés : Aucun train en Lozère et des chômeurs supplémentaires à venir.

L'obsession permanente de vouloir fermer totalement ou partiellement la ligne SNCF Béziers-Neussargues est guidée uniquement par le gain de résultats financiers à très court terme et une politique des transports vouée jusqu'à présent au tout routier et autoroutier polluants.

Ce sont des logiques inverses à celles de l'intérêt général, de l'aménagement du territoire, d'un Massif Central et d'une ruralité vivante et d'une transition écologique digne de ce nom.

Plusieurs Régions, Départements, Communautés de Communes sont concernés et seraient impactés par la fermeture totale ou partielle de la ligne.

La décision de fermeture et de neutralisation de la ligne ne peut venir que des décisions concertées entre Gouvernement et Directions SNCF. Que le Gouvernement mette ses paroles, ses engagements en conformité avec des actes concrets :

- Investissements sur Béziers-Neussargues, Rodez-Séverac, Marvejols-Mende-La Bastide,
- Que la ligne, sur la totalité de Béziers à Clermont-Ferrand, ne soit pas « coupée en morceaux »,
- Mise en place d'effectifs cheminots pour une présence humaine nécessaire dans les gares et les trains,
- Moyens techniques et financiers pour faire fonctionner correctement le service public ferroviaire,
- Assurer la sécurité des biens et des personnes,
- Maintien du Train de nuit Paris-Rodez prolongé jusqu'à Millau.

Le maintien du train TET « Aubrac » avec du matériel bi-mode de Béziers à Paris via Clermont-Ferrand symbolisera un engagement clair pour une réelle transition écologique.

L'Etat annonce une enveloppe de 4,7 milliards d'euros consacrés au rail pour les investissements de modernisation du réseau et le développement du Fret. Alors Chiche !

Pour ce qui concerne la ligne SNCF Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand, études et démonstrations techniques réalisées par les organismes officiels de la SNCF prouvent la faisabilité, la rentabilité sociale et environnementale de développer le fret avec les investissements, les moyens humains et techniques nécessaires.

Eaux minérales du Massif Central vers le Sud-Ouest, exportations des produits Pierre Fabre d'Avène via le port de Sète, produits de carrière, de bois, matériels agricoles, animaux du Massif Central, camions sur les trains, sont autant de possibilités pour réduire fortement le trafic routier et autoroutier. La société doit saisir cette opportunité.

La reprise de la modernisation de la ligne interrompue en 2002, doit se faire avec la réalisation de l'électrification en 25 000 volts de Clermont-Ferrand à Béziers. La mise aux normes européennes de la voie et signalisations doit être poursuivie jusqu'aux bord de la méditerranée.

N'oublions pas que La ligne SNCF Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand-Paris est toujours inscrite dans le schéma européen fret. Nous l'avons gagnée le 3 décembre 2000.

Le train « Aubrac » doit continuer à exister comme train National. C'est la condition pour que la ligne ne ferme pas et offre toutes possibilités de contribuer à rééquilibrer les transports vers le rail non polluant.

Le Viaduc du Garabit conserverait ainsi toutes ses chances d'être classé « Patrimoine mondial de l'UNESCO ».

La mobilisation de tous s'impose dans les jours et semaines à venir. Le Comité Pluraliste mettra tout en œuvre pour le succès de cette mobilisation.

« Gouvernement et Directions SNCF, passez des paroles aux actes concrets, respectez vos engagements pris devant la Nation. L'Aubrac, Train du Service Public doit vivre pour une ruralité vivante ! »

Fait à Bédarieux le 19 septembre 2020

Le Président du Comité Pluraliste
Jacky Tello

