osons le rail !

2 rue Jean Amade 66400 Céret

osonslerail@laposte.net



OSONS LE RAIL

Compte rendu de la réunion du CA du 21 janvier 2025.

Étaient présents-es : Brigitte BARANOFF, Hervé BEGUE, Patrick CASES, Christine CHEVALIER, Christophe CHEVALIER, Christian CORDIER, Thierry LABELLE, Régis LARRE, Jacques MAJESTER, Dominique NOGUERES , Pierre STOEBER
AssociationS BIEN VIVRE EN VALLESPIR, RETRAITES CGT CHEMINOTS PERPIGNAN, SECTION DU VALLESPIR DU PCF, UNION LOCALE CGT DU VALLESPIR , VALLESPIR TERRE VIVANTE, SYNDICAT CGT DES CHEMINOTS PERPIGNAN, GROUPE LOCAL EELV VALLEE DU TECH, LFI, SYNDICAT CGT UFROS

Début de réunion à 18h10'

Le président, Thierry Labelle, ouvre la séance avec la lecture du bilan d'activité depuis la dernière réunion du CA DU 22 octobre 2024. Toutes les décisions de réunions et initiatives publiques prises ont été honorées.
Pour mémoire :

- le 19 novembre, conférence de presse,
- les 17 & 24 novembre tractage à Céret,
- le 21 novembre tractage Le Boulou,
- le 28 novembre réunion publique à la salle de l'union pour présentation des résultats de l'expertise sollicitée par le CSE des cheminots,

164 participants dont les ⅔ d'habitants lambda,

- le 07 décembre tractages sur les marchés de Céret & Le Boulou
- le 14 décembre initiative médiatique de débroussaillage de la voie ferrée, plus de 50 participants et couverture avec presse écrite, radio, TV.
- Sans omettre les deux réunions de travail du bureau de l'association depuis le dernier CA.

Quelques interventions suite à ce rapport d'ouverture de séance où il a été relevé, par Régis, que toutes les initiatives de tractages et actions de terrain ne sont mises en œuvre que par une poignée de membres de notre association et qu'il serait souhaitable d'élargir la base des « actifs ».

Le trésorier, Régis Larre, présente quelques éléments financiers pour l'année écoulée et le budget prévisionnel pour 2025. Notre association en fin d'année 2024 comptait 78 adhérents, 66 en tant qu'individuels et 12 associatives et de collectivités. Il faut relever que nous avons enregistré 31 adhésions nouvelles suite à nos activités et 31 non-renouvellements d'adhésions. À ce jour pour 2025 nous avons enregistré 3 nouvelles adhésions (hors ré adhésions 2024).
Nous devrons communiquer pour faire savoir que les adhésions individuelles ou collectives le sont par années civiles et que pour 2025 le renouvellement d'adhésion se fait par versement de la cotisation.
Pour ce qui est du budget prévisionnel (*doc en fin de CR*).
Le budget prévisionnel 2025 est en équilibre, le projet présenté aux membres du CA a amené quelques questions et commentaires :

La nécessité impérieuse d'entrer en relation avec les élus locaux et maires des communes proches de la ligne ferrée pour les sensibiliser à nos actions, les appeler à adhésion et prises de résolutions en conseils municipaux ou communautaires.
Décision de rédaction et d'envoi de courriers à tous les maires des communes longeant la ligne et distantes de 4 à 5 Kms.
Décision prise également de relancer la mairie d'Amélie-les-bains pour obtenir une délibération en conseil municipal pour appuyer politiquement notre démarche.
En tout, env. 20 communes et 3 communautés de communes sont concernés par notre projet.
Décision d'interpeller publiquement Madame la Sous-Préfète compte tenu des compétences territoriales de l'État sur le domaine d'emprise des lignes ferrées. Une demande d'audience à la Sous-Préfète sera rédigée rapidement ainsi qu'un tract à destination des populations pour appeler à un **rassemblement massif devant la sous-préfecture le mardi 11 mars à 17h30** sur le seul thème de la réouverture de la voie ferrée aux voyageurs.
Décision de nous atteler dès ce début d'année à une communication publique par voix de tracts, notamment au niveau de la zone d'activité économique de Le Boulou, rond-point de la gendarmerie, après information du maire et des services de sécurité publique. Nous devrons pour des raisons de sécurité être nombreux, dotés de gilets fluo pour opérer en cette zone de grande affluence routière.

Dominique Noguères, secrétaire explique que les demandes de subventions pour 2025 sont en cours d'élaboration à l'intention de la mairie de Céret, le Conseil Départemental et la Région.
L'ensemble de l'assemblée approuve cette démarche favorisant le financement de nos activités.

Jean-Charles Barlet mandaté par LFI, les écologistes, Bien Vivre en Vallespir et Vallespir Terre-Vivante fait lecture d'une motion regrettant la nature et rédaction du mandat aux sociétés d'expertises notamment en ne précisant pas l'étude de réouverture de la voie en amont jusqu'à l'ancienne gare historique à l'ouest de Céret. (*Motion jointe en fin de CR*).

Thierry Labelle président en réponse à cette motion précise que :
Cette expertise à été commanditée par les élus du CSE des cheminots de grand-sud, qu'elle a été payée sur un budget de la SNCF et que nous, membres dirigeant de l'association Osons le rail, n'avions jamais eu la main sur le mandat émis par les élus du CSE aux sociétés d'expertises. L'expert présent lors de la réunion publique à la salle de l'union le 28 novembre a clairement indiqué que cette expertise n'avait jamais été soutenue par la SNCF qui avait refusé de transmettre les documents techniques sollicités.
Et que les propos de cet expert lors de cette réunion faisant référence à un terminus et gare au niveau d'Ulrich n'était qu'une conclusion des experts ayant rédigé ce rapport final présenté lors de la réunion publique.
Un échange s'est engagé entre **Mickael Meusnier** représentant le syndicat des cheminots et les représentants des associations ayant rédigé cette motion.

Mickael Meusnier précise « *Cette expertise ne répondait qu'à une seule sollicitation, la possibilité technique de réouverture de la voie au trafic voyageurs* ».
Une fois le mandat émis par les élus du CSE des cheminots, les sociétés d'expertises ont travaillé en toute indépendance et ni les cheminots, ni la Cgt, ni Osons le rail, ne sont intervenus dans le déroulé des travaux d'expertises.
Ces sociétés d'expertises sont indépendantes et ne tolèrent aucune interférence ou pression des commendataires, exploitants ou autres syndicats ou associations.

Brigitte Baranoff 1ère adjointe à la mairie de Céret rappelle les fondamentaux ayant conduit à la création de notre association et ce dès 1999, soit, la réouverture de la ligne aux voyageurs et rappelle la volonté de développement économique développé par l'équipe municipale en place à Céret.
Hervé Begué & Régis Larre rappellent les objectifs fixés par l'association pour la seule réouverture de la ligne aux voyageurs, les relations de confiance avec les populations ayant adopté la voie verte notamment le tronçon de l'ancienne gare à Ulrich, les problèmes techniques et financiers prévisibles pour la réhabilitation des ouvrages d'art dont le pont de pierre, les problématiques liés au foncier autour la gare historique.

Renée Alberny représentante de l'UFROS qui habite Prats de Mollo, parlant en tant que résidente en Ht Vallespir, regrette que le sujet de la gare historique ne vienne polluer nos objectifs fondamentaux et ne jette le trouble dans l'esprit des habitants sur nos objectifs finaux.
Pour elle, comme tous habitants du Ht Vallespir, prendre sa voiture ou le bus pour aller rejoindre une gare, importe peu que celle-ci soit sur un emplacement désaffecté depuis 80 ans ou à côté de la zone Ulrich et dénie le droit à des associations ou partis de parler au nom des habitants du Ht Vallespir.

Catherine David, représentante de LFI affirme ne pas avoir eu toutes ces informations en amont de la rédaction conjointe de la motion lue et débattue ici.

Jean-Charles Barlet précise que l'expert présent lors du débat public pour la présentation des résultats de l'expertise a mentionné Ulrich comme lieu d'implantation retenu pour la gare et au pôle d'échanges multimodaux.
Il explicite la position des associations et partis dont il est porte-parole à l'occasion de la présentation de cette motion lors de ce CA, il réaffirme leur volonté d'opposition au projet de pont routier au-dessus du Tech à Ulrich.

Hervé Begué , précise que ce procès d'intention fait à la Cgt et au secrétariat de notre association est inadmissible et profondément choquant. Il précise que si des associations ou partis souhaitent mener une communication ou un combat pour ou contre un projet de pont routier, de réinvestissement par les rails de la voie verte, de la réimplantation d'une gare au lieu historique ou de prolongement la voie ferrée jusqu'à Prats et St-Laurent, il en serait de leurs responsabilités politiques mais ne serait pas constitutifs des statuts de l'association Osons le Rail et qu'ils - elles seraient bien avisé(e)s de ne plus faire d'amalgames, d'instrumentalisation avec notre association et la Cgt.

Patrick Maugirard représentant la section du Vallespir du PCF explique en faisant référence avec son expérience professionnelle, que tout est possible avec une volonté politique, populaire, mais que l'association a fixé dans ses statuts des priorisations et limitations de nos ambitions à la seule réouverture de la ligne aux voyageurs et cela sans dogmatisme partisan.

Christian Cordier faisant référence à la présentation du budget prévisionnel rappelle notre engagement et adhésion à l'association Convergence National Rail (CNR) dont le président était présent lors de la réunion publique. Et que nous devions en ce début d'année voter la ré-adhésion annuelle à la CNR.
L'ensemble des membres présents à ce CA en ayant convenu, le renouvellement de notre adhésion à la CNR est adopté.

Prochaine réunion du CA de Osons le rail le 29 avril 2025 pour préparer l'assemblée générale annuelle en juin.
Fin de la réunion à 20h00' autour d'un pot amical et fraternel.

BUDGET PRÉVISIONNEL 2025 OSONS LE RAIL			
RECETTES		DÉPENSES	
LIBELLÉ	MONTANT	LIBELLÉ	MONTANT
ADHÉSIONS INDIVIDUELLES	800	COMMUNICATION	4000
ADHÉSIONS COLLECTIVES	700	FRAIS POSTAUX	150
VENTE BADGES	100	RÉCEPTION	1000
SUBVENTION DEPARTEMENT	2500	FRAIS BANCAIRES	150
SUBVENTION REGION	2000	ACHAT FOURNITURES	1000
SUBVENTION MAIRIE CERET	1000	ADHESIONS-PARTENARIAT	300
		FRAIS DE DEPLACEMENT	500
TOTAL	7100		7100

Motion

A la suite de la restitution de l'audit sur le retour du train voyageur sur la ligne Perpignan-Elne-Céret, les entités soussignées réagissent et prennent position au CA d'Osons le rail

- En premier lieu, nous réaffirmons avec force notre soutien à ce projet. Dans le domaine de la mobilité, il réunit des avantages évidents que ce soit en terme social ou sur les plans écologique et économique. En effet, il dessert un bassin de vie important avec des besoins avérés de déplacements entre les zones rurales et Perpignan. Il contribuerait à réduire l'intensité de la circulation routière ; une tarification adaptée mettrait ce moyen de transport à la portée de la partie de la population moins favorisée. Sur le plan écologique, le projet contribuerait de manière très significative à la réduction des émissions de CO_2 en réduisant la circulation routière. L'impact direct sur la biodiversité serait extrêmement faible. De plus, en réduisant le besoin en construction de nouvelles infrastructures routières, il contribuerait indirectement, mais très efficacement, à la préservation de la biodiversité.
- Si nous soutenons ce projet dans sa globalité, nous avons un désaccord sur la façon dont a été mené l'audit sur la portion de la ligne Oulrich/Céret-gare historique. Nous comprenons bien que ce tronçon présente des difficultés liées à sa réutilisation par une piste cyclable, à un ouvrage d'art dont la solidité doit être évaluée, à du foncier qu'il faudrait négocier…. ; si bien que la récupération de cette portion de la voie aurait un impact non négligeable en matière de coût. Mais le but de l'audit ne devait-il pas être justement d'évaluer réellement et dans le détail, sur le plan technique et financier cette possibilité ? Cela n'était-il pas dans le cahier des charges qui avait été transmis aux cabinets d'expertise ?. Nous constatons que cette possibilité a été clairement évitée dans l'expertise et pourtant….
- C'est une évidence que l'intérêt des Céretans et des habitants du Haut Vallespir (oubliés dans l'audit !!) est de rétablir la fonctionnalité de la gare historique de Céret, la zone Oulrich étant évidemment desservie par un arrêt. Le surcoût aurait pu être compensé par les externalités positives produites qui méritaient d'être évaluées comme l'économie sur la mise en place de navettes, la diminution de la circulation sur le pont de Céret, la réutilisation de la gare existante … Enfin, nous pensons que l'étude réelle de la fonctionnalité de ce dernier tronçon pouvait réunir unanimement le CA d'Osons le rail.

Signataires