



Mobilisation historique contre la privatisation de l'Étoile ferroviaire de Caen Plus de 300 personnes réunies à Rouen le 13 octobre 2025

Cheminot·e·s, usager·ère·s, élu·e·s et citoyen·ne·s se sont rassemblé·e·s devant le Conseil Régional de Normandie pour dire **NON** au projet d'ouverture à la concurrence de l'Étoile ferroviaire de Caen, porté par le président de Région. Lors de l'assemblée plénière, les organisations syndicales et politiques ont dénoncé à la fois **la méthode opaque** – les élu·e·s ayant été tenu·e·s à l'écart du processus – et **le choix controversé de RATP Dev**, entreprise sans aucune expérience dans la gestion des TER.

Un choix idéologique, malgré des résultats probants de la SNCF Avec **92 % d'usagers satisfaits** et **92,5 % de trains à l'heure**, la SNCF prouvait chaque jour son efficacité. Pourtant, la Région persiste dans une logique de privatisation, au mépris des attentes des usager·ère·s et des agent·e·s. Cette décision s'accompagne déjà de **dépenses inutiles** : création d'une cellule permanente de cadres, financement d'études, sectorisation des installations... pour un coût estimé à **plus de 22 millions d'euros**. Sans compter les **45 millions d'euros de versement mobilité régional refusés**, alors que le développement du SERM de Rouen et la réouverture de lignes restent sans financement dédié.

Quelle qualité de service demain ? Les interrogations sont nombreuses :

- Les horaires seront-ils adaptés aux besoins des usager·ère·s, ou dictés par la réutilisation du matériel et du personnel ?
- Comment seront assurées les correspondances ?
- Avec quel matériel, quels agent·e·s, et quelle maintenance, alors que les ateliers et les voies seront gérés par des structures séparées et doublées ?

Des promesses irréalistes La Région annonce une **augmentation de 40 % des kilomètres-trains** (passant de 3,1 à 5 millions) tout en divisant par deux le coût au kilomètre. **Avec quels moyens ?** Et que penser de la solution de remplacement proposée par RATP Dev : un bus en cas de manque de matériel, sous 2 heures ? Pire, l'article 6 de la convention prévoit que **la Région compensera financièrement tout déficit d'exploitation** – une privatisation des profits, une socialisation des pertes. Comment pourrait-il en être autrement ! **Seule la FNAUT ne tarit pas d'éloges pour ce choix qui répond selon elle à l'amélioration des conditions de transport...**

Une mobilisation qui s'amplifie SOS Gares, la CNR et le Collectif citoyen des axes Sud Normandie ont interpellé les élu·e·s régionaux, député·e·s et sénateurs, pour leur faire mesurer les conséquences de ce choix : **désorganisation du service public, dumping social, abandon des territoires**. Les élu·e·s de Cherbourg-en-Cotentin ont déjà distribué un tract le 13 octobre, et d'autres initiatives sont prévues d'ici

le 15 décembre, date d'un grand rassemblement à Caen devant le Conseil Régional.

L'heure est à la lutte unitaire Face à cette privatisation, **toutes les forces politiques, syndicales et associatives** doivent se mobiliser pour construire un rapport de force capable de faire reculer la Région.

La qualité du service public ferroviaire n'est pas négociable.

Jean-Louis Dalibert (SOS Gares) – Philippe Denolle (Collectif citoyen axes Sud Normandie)