

Intervention du 30 mai

Tout d'abord, je voudrais remercier Marcel Jacquot et Daniel Mouton qui ont été les coordinateurs de ce projet ainsi que Dominique Perron qui a également beaucoup œuvré pour la réussite de cette journée de mobilisation en faveur du train et du Tram Train. J'en profite également pour remercier les élus présents, celles et ceux qui avec leurs collectifs ou leurs associations, les syndicats CGT qui se sont mobilisés pour avoir contribué à ce succès populaire. Merci également à tous les artistes et autres bénévoles qui ont créé de l'animation autour du train.

Aujourd'hui plusieurs actions sont portées par la Convergence Nationale Rail, des collectifs de défense du rail et des associations dans le cadre de l'initiative de la dérouté des routes dont les revendications et les préoccupations rejoignent les nôtres. A savoir, la question environnementale, l'artificialisation des sols et le réchauffement climatique en lien avec la pollution issue notamment du transport routier. Et surtout, le droit au transport pour tous et dans tous les territoires en ayant recours au mode ferroviaire.

Quel est l'avenir du rail dans un contexte d'ouverture à la concurrence qui fragilise les recettes de SNCF voyageurs dont les résultats alimentent le fonds de concours qui sont reversés pour l'entretien du réseau quand, les opérateurs privés bénéficient de réductions du péage des sillons et ne choisissent que les axes les plus rentables. Cela, sans avoir à assurer comme la SNCF, la péréquation pour assurer la desserte des lignes régionales les moins fréquentées. L'ouverture à la concurrence, c'est également comme le constate un rapport sénatorial, la fragilisation des systèmes organisationnels, la perte de cohésion du réseau ferroviaire, la surutilisation du matériel, des correspondances plus assurées et des territoires qui ne seront plus irrigués.

Quant aux conséquences humaines pour les cheminots, le lot d'incertitudes qui pèsent sur leur avenir et la dégradation de leurs conditions de travail et sociales remet en cause à terme la chaîne de production des trains. Ce qui ne sera pas sans conséquence pour les usagers.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence de l'Etoile de Caen, le Sud Manche reste écarté d'une quelconque amélioration si ce n'est, de retrouver l'aller et retour Caen-Rennes que Mr Morin avait supprimé dès son arrivée à la tête de la Région. A part cela : à l'Ouest rien de nouveau !

Les surcoûts de la privatisation sont estimés à 4 milliards qui s'ajoutent à la désorganisation des services. C'est pour cela que nous réclamons un moratoire pour mettre fin à la balkanisation du réseau et au démantèlement du service public.

Autre aspect qui doit nous interpellé, c'est le débat qui vient d'avoir lieu au Sénat à travers la loi-cadre sur le financement des infrastructures. Faut-il rappeler que le réseau est vieillissant et que de nombreuses dessertes locales sont menacées en raison de l'état de vétusté des voies, faute d'entretien et d'investissements suffisants. Mr Morin avait déjà anticipé en supprimant une voie entre Avranches et Pontorson pour réaliser des économies d'entretien et en limitant la vitesse des trains.

Les 2,5 milliards promis des concessions autoroutières qui vont rester dans le secteur privé, n'arriveront pas avant 2030 et l'Etat dans ce contexte d'austérité pour augmenter les budgets militaires ne prévoit plus d'attribuer le 1,5 milliard supplémentaire pour la remise à niveau du réseau pendant 3 ans. Ce sera une nouvelle contribution de la SNCF à hauteur de 500 millions qui va s'ajouter au fonds de concours, financé par le prix exorbitant des billets TGV.

C'est pour cela que la CNR réclame un plan d'urgence de financement :

- **La mise en place d'une écotaxe sur les poids lourds de même l'arrêt du remboursement d'une partie de la TICPE sur le gasoil, l'appel à des fonds européens) pour sauver les lignes menacées (86% des lignes secondaires).**
- **Un moratoire sur la privatisation des TER (4 milliards d'€ gaspillés en ouverture à la concurrence !).**
- **La prise en charge de l'entretien du réseau en totalité par l'Etat et non en fonction de leurs activités au titre de l'égalité territoriale**

Nous réclamons également le retour à un service public intégré avec le réseau comme outil au service du développement des territoires et, où chaque activité voyageurs (TER, TGV, TET), le Fret et les trains de nuit soient complémentaires dans la même entité.

Pour revenir à notre journée de mobilisation nous pouvons dire que l'union fait la force. Notre rassemblement aujourd'hui en est le symbole. En effet depuis la volonté politique de nombreux élus et de défenseurs du mode routier pour la réalisation d'une 2 fois 2 voies entre Granville et Avranches, la coopération entre notre collectif citoyen de défense du service public ferroviaire et 12 associations opposées à ce projet, en raison de ses conséquences environnementales désastreuses et l'artificialisation des sols, a permis de fédérer une unité d'action indispensable pour alerter l'opinion publique. **Mais le plus important a été la capacité de présenter une alternative ferroviaire par la mise en place de navettes TER entre Granville et Dol pour se connecter aux 23 allers et retours quotidiens entre Rennes et St Malo via Dol en utilisant la ligne existante totalement qui est actuellement sous-utilisée.**

Dans ce cadre, le renforcement de la desserte du Mont St Michel comme nous n'avons cessé de le réclamer et que grâce à nos actions nous avons pu améliorer devient un enjeu majeur pour le désenclavement du Sud manche.

S'il est possible de venir de Paris le matin vers Avranches et Pontorson, il est impossible de s'y rendre sans avoir recours à la voiture pour aller rejoindre Villedieu ou Rennes.

C'est bien pour cela que la mise en place de navettes TER et d'un train Rennes Granville devient indispensable. L'arrêt de tous les trains à Folligny comme nous n'avons cessé de le réclamer va devenir un enjeu central pour la desserte du sud Manche.

C'est également pour cela que nous allons continuer à réclamer la remise en place d'un arrêt à la Haye-Pesnel qui permettrait de relier ce bassin important de population situé à 18 minutes de Granville et donnerait ainsi un nouvel attrait à cette commune. Un arrêt est aussi à prévoir à Pontaubault en lien avec son bassin industriel.

Le désenclavement passe également par une desserte au plus près des besoins des populations en garantissant également l'accès à tous au train, surtout pour ceux qui ne possèdent pas de véhicule ou sont victimes d'un handicap.

Et c'est là que le tram train devient l'outil indispensable pour renforcer le maillage entre les différents territoires. Il allie à la fois la performance des TER entre les gares et fonctionne comme un tramway en ville.

Ces horaires peuvent être cadencés à la demi-heure le matin et en soirée et à l'heure le reste de la journée. Ainsi pourraient être desservis plusieurs arrêts au départ du centre de Granville

et dans sa périphérie mais aussi les communes situées sur le parcours de la ligne jusqu'à Pontorson voire Dol comme cela se fait sur Nantes Châteaubriand. Certes, ce projet nécessite des investissements en matériel mais les sommes prévues pour la route pourraient être attribuées au développement du Tram Train. Il ne consomme aucune nouvelle terre ! C'est zéro artificialisation des sols. Aucune expropriation, à prévoir !

L'abandon de projets routiers coûteux et les gains réalisés en termes de coûts externes des transports sont à prendre en compte avec la baisse de l'accidentologie, de la pollution, du temps perdu dans les bouchons, l'amélioration de la qualité de l'air et la baisse des dépenses de santé. **Pour rappel le coût de la pollution en France : 50 000 morts et plus de 100 milliards.**

MR Morin, Pdt de Région vient de déclarer : « Priorité au rail ».

Restons dubitatifs, c'est le même qui déclarait qu'il était très attaché au service public et qui pourtant, a anticipé l'ouverture à la concurrence au prétexte que la SNCF n'avait pas rempli ses objectifs de recettes après la COVID. C'est aussi lui qui avait annoncé avant le vote des élus régionaux son choix pour RATP DEV, entreprise qui n'a jamais fait circuler de trains bien que la SNCF cohabitait toutes les bonnes cases en termes de régularité et de qualité de service. C'est le même qui a refusé de percevoir le versement mobilité régional en se privant de 50 millions annuels, soit 500 millions sur 10 ans. Sommes qui pourraient servir à investir dans le matériel nouveau dont le tram train et la réouverture de lignes.

N'attendons pas de voir ces pseudos promesses se réaliser, continuons nos mobilisations citoyennes !

Nos projets sont cohérents, respectueux de l'environnement, ils sont dans la logique de l'accès du train pour tous et s'inscrivent dans la transition écologique que de plus en plus de citoyens exigent.

Le train c'est la vie ! Où le train passe, la vie renaît !

Avec vous les associations, avec les élus, avec les citoyens, notre collectif citoyen va continuer les actions et les combats comme il l'a fait par le passé pour améliorer l'ensemble des dessertes et faire vivre ce projet de tram train comme outil au service des populations et des territoires. **Et comme il ne faut rien s'interdire dans le prolongement de nos propositions nous en revenons à ce que nous avons proposé il y a 20 ans : une desserte du mont St Michel par train et tram train.**

Par l'action collective et unie, le chemin de fer des possibles est ouvert !