

Mesdames et messieurs les administrateurs de CDRIC

Originaire de St Béat et habitant Marseille, je prenais régulièrement le Nice-Irun ou Nice-Pau (PeNe) de 1970 à 1984 et descendais en gare de Marignac puisque 2 wagons en bout de train étaient à destination de Luchon. Jeune fonctionnaire affecté en région parisienne, j'ai durant des années utilisé le train de nuit, les week-end pour redescendre au pays. Vous pouvez dès lors vous imaginer combien cette ligne peut me tenir à cœur et combien je souhaite la voir retrouver splendeur et vigueur. Tout comme vous, j'en suis persuadé.

Je serai heureux de vous rencontrer lors des débats que nous organisons le vendredi 2 mars à Luchon ou le mardi 6 mars à Cazères après avoir rencontré les cheminots avec Alexis Corbière, député de la France Insoumise et Guilhem Serieys, conseiller régional d'Occitanie.

Je me permets par ailleurs, comme je l'ai fait en juin dernier, de vous communiquer quelques unes de mes réflexions et des propositions du programme « L'Avenir en commun » que je porte comme candidat de La France Insoumise à ces élections législatives partielles.

Tout d'abord je souhaite dénoncer les politiques menées par les gouvernements successifs, comme le fait votre coordination depuis 2014 (ou CDRIC depuis fin 2016) en de nombreuses occasions par différentes initiatives et actions.

Ces politiques ont eu pour effet à la fois de laisser se dégrader une ligne ferroviaire (sans investissements depuis 50 ans) et d'abandonner tout trafic de passagers et de fret, de donner la priorité aux transports routiers et liaisons de car et de délaissier des lignes au profit du tout TGV (Inoui à présent).

En plusieurs occasions nous aurions pu revenir ou inverser ces politiques :

- en 1997 en revenant sur la séparation des branches SNCF et notamment la création de RFF.
- puis dans les budgets régionaux, à la suite du transfert de la compétence transports et mobilités et la mise en place des différents « plan Rail ».

Depuis des années cependant, les régions pallient aux carences de la SNCF et au désengagement de l'Etat. Les Trains d'Equilibre du Territoire ont subi un démantèlement sous la « gouvernance » Hollande. Pour beaucoup de territoires, ces trains étaient un outil de désenclavement, de développement économique et de garantie d'un équilibre dans la mobilité.

Il faut inverser cette logique d'abandon et redonner une place cruciale aux TET (et trains de nuit) sous le giron de l'État.

Aujourd'hui, la région Occitanie, par sa politique d'investissement pour les 15 ans à venir, montre sa volonté d'aller contre la poursuite de la mise en concurrence et de la privatisation de nos lignes.

La ligne Montréjeau-G-P-Luchon sera la première ligne à être rénovée sur les 6 prévues en région comme l'ont été la ligne Avignon-Carpentras (en PACA) et Oloron-Bédous (en Nouvelle Aquitaine).

**Nous ne pouvons cependant nous satisfaire d'une solution de motorisation de type Diesel et ses nuisances en CO2, en particules, en oxydes d'azote, en gaz à effet de serre et polluants.**

Cette réouverture de ligne en Comminges et Barousse doit être un signal fort pour toutes les autres régions avec l'espoir de voir un transport ferroviaire modernisé digne d'un début de siècle tourné vers la haute technologie et le développement durable.

Cette solution financée pour 26 millions d'euros par la région Occitanie et 10 millions par l'État et la SNCF démontre une nouvelle fois le désintérêt de nos gouvernants. Par ailleurs nous ne pouvons pas nous contenter d'une ligne sans possibilité de fret, sans possibilité de croisement ou de manœuvre à Loures, Marignac et Luchon.

Pourquoi l'État n'investit pas à concurrence de notre région ?

*Après avoir entendu Madame la ministre Borne, je ne pense pas que le moindre euro sera investi sur notre ligne.*

Outre l'investissement, l'État doit arrêter la règle d'or imposée à SNCF Réseau qui amène inéluctablement la mise en concurrence et la privatisation de l'exploitation du réseau ferroviaire.

Si rien n'est renégocié au niveau européen celle ci est prévue en 2023.

Le programme de campagne « l'Avenir en commun » et le livret relatif aux transports s'engagent clairement pour la défense des services publics et du transport ferroviaire :

- développer les transports, assurer un maillage et la complémentarité TER, Intercités, TGV ;
- revenir sur la loi Macron ;
- ré-humaniser les gares, *sachant que les dernières mesures de « modernisation » impliquent l'absence de cheminot dans les gares entre Toulouse et Boussens puis Montréjeau et Tarbes ;*
- relancer le transport de fret ;
- développer le ferroutage ;
- inscrire le wagon isolé comme Service d'Intérêt Général dans la loi.

Au delà de ce programme, bien que les législatives ne soient pas des élections locales je défendrai les intérêts de notre territoire en lançant un débat national sur tous les sujets d'intérêt général et contribuerai à porter des projets de lois. Je ferai preuve de ma mobilisation pour soutenir la politique régionale amorcée depuis fin 2016 et ferai notamment remonter des propositions innovantes en ce qui concerne les matériels roulants ferroviaires.

J'en veux pour exemple la motrice à hydrogène dont l'ingénierie est basée à Alstom Tarbes.

Cette proposition, au service de la transition énergétique et écologique, pourrait faire naître sur notre territoire une filière complète industrielle. Alstom a commencé à développer cette nouvelle technologie dès 2013 avec le soutien financier du gouvernement allemand et des Länders afin de remplacer les trains diesel. Des sites français sont mis à contribution, Tarbes pour la traction et Ornans (Doubs) pour la motorisation. L'assemblage a lieu à Salzgitter, en Allemagne.

Où est le gouvernement français dans cette démarche de soutien?

Ce train émet uniquement de la vapeur et de l'eau condensée. Le Coradia iLint, c'est son nom, *"combine une variété d'éléments innovants : une conversion énergétique propre, un stockage flexible de l'énergie dans des batteries et une gestion intelligente de la puissance de traction et de l'énergie disponible"*. Une première commercialisation est prévue fin 2019 (en même temps que la réouverture de notre ligne).

De son côté la région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée finance un projet «Territoires hydrogène».

Je proposerai, comme je l'ai déjà soumis à Madame Delga, présidente de la grande région Occitanie, **dans le cas où notre ligne ne serait pas électrifiée** qu'elle soit la première ligne hydrogène de France.

Enfin, au vu des nuisances occasionnées par le trafic routier en vallée de St Béat et dans le Val d'Aran il sera proposé une étude de mise en place de ferroutage. La reprise des travaux de la déviation de St Béat et Arlos n'étant prévue qu'en 2019 et sa mise en service en 2024.

En espérant vous rencontrer en marge de nos réunions ou en tant que député, je vous prie mesdames et messieurs les administrateurs d'agréer mes respectueuses salutations et de recevoir l'assurance de mon soutien.

Philippe GIMENEZ

SIGNE