osons le rail !

2 rue Jean Amade 66400 Céret

osonslerail@laposte.net



# RASSEMBLEMENT SOUS PRÉFECTURE CÉRET
# 11 MARS 2025
# INTERVENTION OSONS LE RAIL

Mesdames. Messieurs

Cher(e)s ami(e)s.

Cher(e)s camarades.

« Là où le train passe, la vie reprend », « le rail arrive nous travaillons », ce double slogan est apparu à la sortie de la seconde guerre mondiale dans le cadre d'une campagne nationale initiée par la Société Nationale des Chemins de Fer français, mieux connue sous l'acronyme SNCF.

Le pays avait alors un besoin essentiel de se rassembler, de se reconstruire, de se redynamiser industriellement et économiquement à l'échelle des territoires. Nous étions en 1945. Toutes proportions gardées, bien que…, nous sommes en 2025, et comme il y a 80 ans, jamais notre pays n'a eu autant besoin du train public, que ce soit pour transporter des marchandises ou des voyageurs.

Une véritable appétence au train, particulièrement concernant le transport de voyageurs, se dessine et notamment le TER (plus 400000 voyageurs supplémentaires en un an).

Au regard des enjeux environnementaux, de la place que doit prendre le train dans la transition écologique et énergétique, des besoins croissants de mobilités, il y a manifestement un regain d'intérêt en faveur des déplacements en train.

On doit s’en réjouir mais face à cette situation, force est de constater que l’offre est insuffisante voire inexistante pour répondre correctement à la demande.

Le législateur a pourtant fixé des objectifs de développement des activités voyageurs en train, idem pour le transport de marchandises sur les rails, la neutralité carbone à l’horizon 2050.

En France, les gouvernements successifs, guidés par une vision libérale de la société, ont depuis plusieurs décennies, façonné l’entreprise publique SNCF pour en faire une entreprise comme les autres, la détournant de son objet fondateur, à savoir la réponse aux besoins des populations et des chargeurs.

La société n’a jamais eu autant besoin du train public. Face aux enjeux environnementaux qui se dressent devant nous, il y a urgence à utiliser les modes de transports les moins polluants comme le train.

Les choix budgétaires de ces dernières années ont installé un réel désengagement de l’État, renvoyant une partie du financement aux régions, plus largement aux collectivités locales, tout en favorisant le principe d’autofinancement de la SNCF par la création, notamment, d’un fond de concours.

Alors que la SNCF annonce un bénéfice de 1,6 milliard d’euros pour 2024, n’y a là de quoi alimenter le fonds de concours destiné aux investissements et infrastructures ferroviaires ? Même si ce fonds devenu central dans le financement du réseau ne peut compenser à lui seul le désengagement de l’État.

Les gouvernements successifs ont donc sciemment fait le choix de priver la Nation d’un service public essentiel et intrinsèque à l’aménagement des territoires. À ce jour, le seul résultat tangible de cette stratégie, c’est le recul notable dans les territoires des services publics en général et du service public ferroviaire en particulier.

Pour permettre à l’outil public SNCF d’être le plus efficient possible, ne serait-il pas possible d’instaurer une loi pluriannuelle de financement des infrastructures afin de prioriser, d’échelonner les investissements nécessaires au développement et à la modernisation du service public ferroviaire ?

Cette loi qui pourrait être une loi Trans partisane et aurait la vertu, en lien avec les régions, les collectivités locales d’identifier les chantiers prioritaires en matière de réouvertures de lignes notamment les lignes de dessertes fines du territoire comme Céret/ Le Boulou/ Elne, sur lesquelles pourraient circuler à la fois des trains Fret et de Voyageurs, ne laissant personne sans possibilité d’avoir accès au train, permettant de moins utiliser sa voiture.

En effet, 33 % de la population française vit en territoire rural. 53 % d'entre eux fait des trajets quotidiens en voiture allant de 10 km minimum à 100 km. Cela représente 40 % des émissions de GES.

Quand on sait que les externalités négatives dues aux transports représentent 115 milliards d'euros de coût pour la société par an, soit 5,5 % du PIB du pays, il y a une réelle pertinence à rouvrir des lignes.

Cette perspective nécessite des investissements importants qui contribueraient à agir pour le climat, à désengorger les routes, à réduire les accidents routiers.

Par ailleurs, plus de trains, c'est moins de particules fines génératrices de maladies pulmonaires. Cela permettrait de réduire le niveau des hospitalisations dues à la pollution et donc un report vers les contribuables.

La perspective d'une telle loi vise aussi à resituer l'État dans son rôle de stratège en matière de transport ferroviaire.

C'est le sens de ce rassemblement et de la demande d'audience demandée à Madame la sous-préfète.

Nous avons des arguments à présenter :

- 1458 signatures de la pétition d'Osons le Rail.
- Une étude de faisabilité réalisée par un des CSE Cheminots qui démontre la pertinence de cette réouverture.
- Des appuis politiques de collectivités ; régionale, départementale et locales.
- Le poids de notre association avec ses 80 adhérent(e)s, tant individuels que collectifs et le soutien de nombreuses et nombreux citoyens.
- De l'engagement à nos côtés de la Convergences Nationale Rail (CNR) à laquelle Osons le Rail est adhérente et qui fédère 125 collectifs, comités, associations d'usagers, de collectivités, d'élu.es, de syndicalistes, de citoyen(ne)s.

Concernant la CNR, comme annoncé par son président lors du débat public du 28 novembre dernier à Céret, elle a été reçue au Ministère des Transports le 6 décembre 2024 et a remis une liste de lignes ferroviaires dont la demande de réactivation et de réouverture, dont la nôtre, fait l'objet de nombreuses mobilisations sur les territoires et a demandé qu'une étude de faisabilité soit effectuée par les services du Ministère.

Les représentants du Ministère des Transports ont pu mesurer le sérieux et la consistance des projets portés.

La Convergence Nationale Rail, sur la base de ses statuts, et en appui de ses adhérents, va continuer à faire vivre la diversité de ses propositions et à rechercher les convergences d'actions avec toutes les forces progressistes, permettant de replacer le rail public comme le levier stratégique de la réussite d'une véritable transition écologique et énergétique.

A l'instar de l'initiative de ce jour, il se développe sur le territoire de nombreuses actions, mettant en mouvement associations d'usagers, syndicats de cheminots, élu(e)s et partis politiques progressistes autour de la préservation, de la modernisation et de la réouverture des lignes ferroviaires, appelées « lignes de proximité ». Celles -ci sont aujourd'hui menacées à cause du manque de financements dans le cadre des Contrats de Projet État Région (CPER), par la réduction des dépenses publiques, par le contexte politique instable qui, en quelque sorte, sert d'aubaine à certains décideurs politiques et aux gestionnaires d'infrastructures pour refuser de lancer des études sous prétexte que cela coûte trop cher !!

Pour le rail, ça coûte toujours trop cher mais on ne pose pas la question de combien ça rapporte en termes socio-économiques pour la collectivité nationale ! Certes, les financements devant être engagés, sont importants mais ils constituent un investissement pour l'avenir, pour les générations futures. Ce qui interroge, c'est que la question du coût financier des infrastructures de transport ne se pose pratiquement jamais quand il s'agit de construire une autoroute ou une route à 4 voies !! Devons- nous rappeler que le train n'émet que 0,4% des gaz à effet de serre alors que le trafic automobile est responsable de 94% des émissions de CO2 du transport intérieur.

Quand un récent rapport sénatorial indique que chaque année le coût de la pollution se monte en France à 101 Milliards d'euros avec un impact de plusieurs milliards pour la Sécurité sociale, il y a urgence à ce que le train soit placé au cœur des politiques publiques, permettant de réactiver et de rouvrir des lignes ferroviaires qui présentent des intérêts géostratégiques.

Nous allons poursuivre ensemble cette bataille d'intérêt général.

Pour conclure, depuis le 24 juillet suite à l'accident de train qui a percuté un pont sur la commune d'Eus la circulation est interrompue entre Ille-sur-Têt et Villefranche-de-Conflent. 300 jours de fermeture, c'est une situation inédite et impensable ! L'association Train en Têt exige que les décisionnaires agissent rapidement afin de rétablir les circulations et appelle à un rassemblement Samedi 15 mars à partir de 9 heures au rond-point du Canigou à Prades.

Je vous remercie de votre attention.