

Monsieur Subercaze,  
Messieurs les co-présidents,  
Mesdames et Messieurs les administrateurs de CDRIC

Je vous remercie de votre invitation au débat du jeudi 1<sup>er</sup> juin. Je ne pourrai malheureusement être présent car je co-anime ce soir-là une réunion publique à Bérat avec Pascal Gassiot de la fondation Copernic et Sylviane Ainardi ancienne députée européenne PCF.

C'est dommage.

Je vous propose cependant de nous rencontrer lors des débats que nous organisons d'ici le 1<sup>er</sup> tour et me permets par ailleurs de vous communiquer quelques unes de mes réflexions et des propositions du programme « L'Avenir en commun » qui est porté par les candidats de La France Insoumise aux élections législatives.

Tout d'abord je souhaite dénoncer les politiques menées par les gouvernements successifs, comme le fait votre coordination depuis 2014 et 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, 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 ».

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 CO<sub>2</sub>, en particules, en oxydes d'azote, en gaz à effet de serre et polluants.

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.

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

Nos territoires ruraux peuvent montrer qu'en réfléchissant nous pouvons être créatifs et susciter l'intérêt de l'Etat. Celui-ci doit investir beaucoup plus mais aussi arrêter la règle d'or imposée à SNCF Réseau qui amènera 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. Cette réouverture de ligne en Comminges et Barousse doit être un signal fort pour toutes les autres régions avec l'espoir de voir un nouveau transport ferroviaire modernisé digne d'un début de siècle tourné vers la haute technologie.

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 les 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 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 la mise en service en 2024.

En renouvelant mes regrets de ne pouvoir participer à votre débat, je vous prie mesdames et messieurs les administrateurs d'agréer mes respectueuses salutations et de recevoir l'assurance de mon soutien.