

### Intervention de Jean-Marc CLERY - FSU

Que répondre à celles ou ceux qui pourraient s'agacer de cette déplorable habitude de la FSU au CESER d'intervenir sur tous les sujets, et même sur ceux qui, semble-t-il, ne la regardent pas ?

On pourrait répondre que la question du transport ferroviaire est trop importante pour être laissée aux seuls spécialistes du rail... On répondra plus sérieusement que les militants de la FSU étant investis partout sur le territoire, dans toutes les mobilisations citoyennes, ils ont à cœur de rendre plus visibles les actions menées localement. C'est aussi notre rôle de représentants de la société civile organisée.

Parmi ces actions, celles qui sont menées actuellement pour le développement d'une véritable desserte ferroviaire de proximité en Bretagne ne sont pas les moindres. Le vœu qui sera présenté à la fin de la présente session ne dit pas autre chose : le développement des lignes fines pour une desserte de proximité est aujourd'hui une urgence à la fois pour la nécessaire décarbonation des mobilités et pour le désenclavement de certains territoires ; mais c'est aussi une urgence sociale du fait du poids croissant de l'utilisation de la voiture dans le budget des ménages. Les jeunes, élèves, étudiants, dont la FSU se fait souvent l'écho dans cet hémicycle, sont eux aussi concernés ; et ce n'est plus seulement vrai pour les jeunes de l'agglomération rennaise.

Mais ce sont là des généralités. Prenons alors un de ces « petits faits vrais » dont la FSU aime à instruire notre CESER, d'ordinaire à propos de la situation des lycées.

Prenons l'exemple de la commune de Hanvec dans le Finistère (2000 habitants). Les hanvecois ont la chance de voir passer la ligne TER. Mais hélas ils ne font que la voir passer puisqu'aucun train ne s'arrête plus en gare depuis environ 20 ans, la gare n'assurant plus aucun service voyageur. En 2017 il y a eu une rénovation très attendue de la ligne entre Landerneau et Quimper. Malheureusement en retrait par rapport au projet initial, cette rénovation a donné des résultats insatisfaisants au regard des investissements : toute la desserte de la ligne n'est pas ferroviaire (une partie est faite par cars), et surtout toutes les gares ne sont pas desservies, et certains trains sont seulement des directs Quimper-Brest avec une fréquentation apparemment pas à la hauteur. C'est ainsi que Hanvec a continué à regarder passer les trains...

Quelle conclusion en tirer ? A priori pas que les gens se détournent du rail, au contraire. Une enquête menée sur place l'hiver dernier par le collectif « *Un train pour Hanvec* » auprès de la moitié de la population a montré que plus de 90 % d'entre eux souhaitent la mise en place d'une halte en gare, et plus de 300 voyageurs potentiels se sont déclarés. La conclusion qui s'impose est d'une logique foudroyante : pour que les gens montent dans les trains, il faut que ceux-ci s'arrêtent.

La FSU est déjà intervenue en session pour évoquer d'autres mobilisations locales pour le développement ou le retour de lignes de chemin de fer – par exemple celle du collectif FRET pour le retour du rail à Fougères où la FSU est active et qui se poursuit. Il s'agit parfois de projets lourds qui réclament une ambition de long terme au-delà de la seule Région, de la part de la SNCF et de l'État – et tout porte à croire que cette ambition ne sera pas la marque du futur volet « Mobilités » du CPER.

Mais s'agissant de Hanvec, la réponse à apporter est bien plus simple car sans charge notable en termes d'infrastructures : allonger très légèrement le temps de parcours sur la ligne (3mn par arrêt) pour assurer 3 ou 4 arrêts par jours à Hanvec.

Ce « petit fait vrai » pourrait ainsi constituer un test en grandeur réelle de la volonté des pouvoirs publics à aller au plus fin dans nos territoires pour ancrer la lutte contre le changement climatique dans le quotidien de chacun, en même temps que de leur capacité à répondre aux simples attentes des habitants sans tourner autour du pot.