

SNCF. LE TRAIN DES LUTTES ROUVRE LA LIGNE ABBEVILLE- LE TRÉPORT

Vendredi, 13 Juillet, 2018

Grégory Marin

L'action conjointe des élus communistes et de gauche, des collectivités territoriales de Normandie et des Hauts- de-France a payé : le TER, vital en zone rurale, est maintenu.

«Nous avons été entendus, le comité de sauvegarde de la ligne a été entendu, les citoyens ont été entendus, leur mobilisation de plusieurs mois a payé. » C'est avec soulagement que le député PCF de la 6e circonscription de Seine-Maritime, Sébastien Jumel, saluait mercredi, au sortir d'une réunion avec la ministre des Transports, Elisabeth Borne, l'annonce de réouverture de la ligne ferroviaire Abbeville-Le Tréport, fermée en mai dernier. Une voie de 35 kilomètres qui dessert des communes essentiellement rurales et devenue le symbole de l'incompréhensible volonté de rentabilité du gouvernement (1), au détriment du service public, de l'aménagement du territoire et de l'écologie.

« UN PAYS ATROPHIÉ AUTOUR DES MÉTROPOLIS AU LIEU D'ÊTRE IRRIGUÉ »

Cette victoire, les élus du territoire, à cheval sur douze communes, deux circonscriptions, deux départements et deux régions, l'ont arrachée en commun. Des communistes aux présidents de droite des deux régions, Hervé Morin pour la Normandie, Xavier Bertrand pour les Hauts-de-France. Dès novembre 2017, le nouveau député PCF de la 3e circonscription, Hubert Wulfranc, clôturait un débat de la Fête de l'Humanité de Rouen en annonçant une mobilisation régionale contre la casse du transport ferroviaire, listant des « suppressions de trains, fermetures de lignes » et pointant celle d'Abbeville-Le Tréport. Il s'ensuivait une prise de rendez-vous en décembre entre les députés François Ruffin (la France insoumise) et Sébastien Jumel. Rencontre reportée, mais qu'importe : l'idée était lancée, l'opération de mobilisation « transfrontalière » entre la Somme et la Seine-Maritime aura lieu plus tard. Sans attendre, dans un courrier aux maires des communes traversées par cette ligne, les deux élus pointaient le « délaissement », voire l'« abandon de la part de l'État ».

Dès le mois de décembre 2017, comme pour souligner le mépris affiché par un gouvernement technocratique et parisiano-centré envers les territoires ruraux, ils s'indignaient : « Les territoires éloignés des grandes métropoles comme les nôtres ne doivent plus subir le retrait des services publics. » Depuis, la mobilisation des cheminots, débutée le 3 avril, a donné un écho à leur combat. Le jour même, lors d'un point presse à l'Assemblée nationale, les députés du groupe GDR (Gauche démocrate et républicaine) évoquaient par la voix d'André Chassaigne « un pays atrophié autour des métropoles, au lieu d'être irrigué ». Le 5, le front politique s'élargissait : François Ruffin montait dans le train, gare du Nord à Paris, avec le secrétaire national du Parti communiste Pierre Laurent et le leader de Génération. s, Benoît Hamon, direction Woincourt, dans la Somme. À leur arrivée, Sébastien Jumel, mais aussi Olivier Besancenot (NPA), Éric Coquerel (FI) et Gérard Filoche les attendaient pour dire leur volonté de défendre le service public, comme le comité des usagers de la ligne, au milieu de drapeaux CGT, SUD et PCF. L'union sacrée ? C'est que « si on ferme la ligne, c'est la mort du territoire », avertissait le responsable local de la CGT, Sébastien Forget.

La ligne sera pourtant bien fermée le 28 mai, officiellement pour des travaux de mise aux normes de sécurité. Un coup de massue pour les habitants des zones rurales qu'elle traverse, d'autant que la liaison en car qui remplace le train est loin de satisfaire les usagers. Aucune date de réouverture n'était d'ailleurs avancée alors que les rénovations pouvaient s'étaler sur sept ans, faisait valoir la compagnie nationale. D'ailleurs, les travaux n'avaient pas été lancés faute de financement, ce qui faisait craindre aux élus et aux usagers la disparition complète du tracé. Le président LR des Hauts-de-France s'était déjà engagé à verser 20 des 40 millions d'euros nécessaires à la rénovation de la ligne, mais en plein bras de fer avec les cheminots, le gouvernement ne voulait pas se désavouer. Pire : Élisabeth Borne conditionnait l'engagement financier de l'État sur ce tronçon à l'abandon d'une autre ligne. Tout juste ne demandait-elle pas aux défenseurs d'Abbeville-Le Tréport, le 29 mai sur Europe 1, de désigner une victime expiatoire : « On peut rediscuter du contrat de plan pour réallouer les financements sur cette ligne, à la place d'une autre ligne. »

Il aura finalement fallu des mois d'efforts conjoints des élus – Sébastien Jumel saluant « l'engagement personnel de Xavier Bertrand » qui « parle clair » et « sur ce dossier, nous parlons d'une même voix » – pour que la ministre des Transports valide, mercredi, la création d'un « comité technique » pour lancer les opérations « dès cet été ». La réouverture serait financée par les deux régions et l'État, après une étude d'exploitation et une autre sur le coût des travaux de « régénération ». « Je suis persuadé que cette réouverture coûtera moins que les 40 millions d'euros évoqués par la SNCF », notait le président LR de la région Hauts-de-France. Ce front commun pour la défense du rail gagnerait à s'élargir, car d'autres lignes sont menacées. C'est le cas du TGV Nancy-Lyon, pour lequel se mobilisent aujourd'hui le député de la Meuse Bertrand Pancher (UDI, Agir et indépendants), le sénateur de la Meuse Frank - Menonville (RDSE) ou les sénateurs LR de Haute-Marne Charles Guéné et Bruno

Sido... qui ont tous voté pour la réforme gouvernementale de la SNCF ! Dommage que les universités d'été des partis de droite ne prévoient pas de cours de rattrapage en cohérence politique...

(1) Selon le rapport Spinetta sur l'avenir du réseau ferroviaire français, prémices du projet de réforme gouvernemental, deux allers et retours de TER par jour pour 130 personnes, soit 32 passagers par train, avec un taux de remplissage de moins de 20 %, ne remplissaient pas cet objectif.

[Retour à l'accueil](#)