



**POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE
DE QUALITÉ**

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas 75012 Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, Président) : 06 08 03 91 82

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

Paris le 14 Octobre 2024

Monsieur David VALENCE
Président du Conseil d'Orientation
Des Infrastructures
Tour SEQUOIA
01 Place Carpeaux
92055 Paris-La Défense-Cedex

Objet : conditions de remise en service des passages à niveau
Sur des lignes ferroviaires fermées aux circulations de trains
De voyageurs et de marchandises

Monsieur le Président du Conseil d'orientation des infrastructures,

La CONVERGENCE NATIONALE RAIL (CNR), de composition pluraliste, forte de 122 collectifs et comités d'usagers adhérents, de collectivités locales, d'élus-es, de syndicats, d'associations, de citoyennes et citoyens, intervient sur l'ensemble des problématiques qui fondent la consistance du Service public ferroviaire.

La Convergence Nationale Rail a d'ailleurs été auditionnée le 16 Octobre 2023 par la Commission d'enquête parlementaire que vous présidiez, à propos des conséquences de la libéralisation sur l'activité FRET SNCF.

La nécessité de relancer le mode ferroviaire comme outil de la transition écologique et un moyen de désenclavement des territoires, en lien avec le développement des mobilités, conduit à la nécessité de réactiver et de rouvrir des lignes fermées à la circulation des trains. Plus spécialement celles qui revêtent un intérêt géostratégique pour les populations et les territoires. Afin d'atteindre les objectifs fixés par le législateur en matière de développement des trafics ferroviaires de voyageurs et de marchandises, de neutralité carbone à l'horizon 2050, il devient impératif d'optimiser le Réseau Ferré National par son extension, sa modernisation, en poursuivant, entre autres, son électrification.

Ainsi, de nombreux collectifs et comités et autres structures, adhérents de notre association, portent des projets de réouverture de lignes, tout comme plusieurs régions en s'appuyant

sur le document ah doc du CEREMA et sur le rapport du COI (stratégie 2023-2042), pointant des propositions de programmation qui stipulent :

« La programmation des investissements dans les infrastructures de transports doit s'intégrer résolument dans les objectifs de la planification écologique (décarbonation, zéro artificialisation nette, etc.) en cohérence avec les stratégies européennes.

Trois points retiennent notre attention et celles de nos collectifs voire des régions qui veulent s'inscrire dans ces orientations :

- ***Des infrastructures modernes et en bon état sont indispensables pour répondre à ces besoins ;***
- *La conversion des motorisations est essentielle ;*
- *Pour être efficace, une politique d'infrastructure de transports doit être associée à la maîtrise de l'urbanisation ;*

Or aujourd'hui, force est de constater que de nombreuses familles pour des raisons économiques ont quitté les villes pour aller vivre en zones rurales ou dans des villes situées à la périphérie de métropoles, ce qui conduit à une surutilisation de la voiture comme moyen de déplacement en l'absence ou faute de transports publics performants.

Dans ces lieux de vie subsistent des installations ferroviaires, des plates formes d'anciennes lignes, des embranchements ferroviaires, des bâtiments, sur lesquels nombre d'acteurs construisent des projets de réouverture, en partant des besoins de mobilité des populations et des intérêts économiques et industriels des territoires concernés.

Aussi nous voulons attirer votre attention sur ce sujet qui concerne les conditions de la remise en service de lignes fermées aux circulations ferroviaires depuis plusieurs années et dont certaines ont vu leurs installations de sécurité démontées, notamment les passages à niveau à signalisation automatique et lumineuse. Aujourd'hui nous nous heurtons au fait que les pouvoirs publics et les gestionnaires d'infrastructures se retranchent derrière le coût financier prohibitif que représenterait la remise en service des installations ferroviaires susvisées. **De plus ces décideurs politiques et ces gestionnaires d'infrastructures, font état des dispositions du rapport BUSSEAU qui préconise 20 recommandations pour améliorer la sécurité sur les passages à niveau.** Prise au pied de la lettre, la mesure numéro 20, appliquée sans discernement, avec zèle, annihile toute possibilité de réouverture d'une ligne ferroviaire fermée aux trafics ferroviaires.

Cela dit et c'est pour cela que nous souhaitons disposer de votre avis d'expert voire de votre intervention auprès du Gouvernement, au regard des prérogatives qu'a le COI, au sujet de ce rapport BUSSEAU et de sa mesure numéro 20 qui, à y regarder de près, **laisse toute latitude à interprétation.** Ainsi cette mesure numéro 20 stipule : *« Veiller, lors de l'instruction des Dossiers Préliminaires de Sécurité (DPS) à ce que les projets de création mais aussi de « réouverture » de lignes, qui créent de nouveaux services -en général par reconstruction complète de l'infrastructure-sur des sections peu ou plus fréquentées, ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux passages à niveau ».*

A la Convergence Nationale Rail, nous sommes bien naturellement pour que soit améliorée la sécurité autour des passages à niveau même si on peut se féliciter que le nombre des accidents s'y déroulant ne cesse de diminuer.

Vous l'avez compris, Monsieur le Président, on souhaiterait qu'il y ait une évolution sur l'aspect réglementaire du rapport BUSSEAU, singulièrement concernant la mesure numéro 20.

Dans l'attente de vous lire et nous tenant à votre disposition pour tout échange que vous jugerez utile, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre parfaite considération.

P/Le Bureau de la Convergence Nationale Rail

Le Président : Didier LE RESTE

Le Vice-Président : Philippe DENOLLE