



**POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE  
DE QUALITÉ**

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

Courriel : [convergence.rail@hotmail.fr](mailto:convergence.rail@hotmail.fr)

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

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

Paris le 03 Octobre 2024

Monsieur François DUROVRAY  
Ministre délégué chargé des Transports  
Hôtel Le Play  
40 rue du Bac  
75007 PARIS

**Objet : face au dérèglement climatique, aux besoins croissants  
de mobilité : OSONS LE RAIL PUBLIC !**

Monsieur le Ministre Délégué,

**La CONVERGENCE NATIONALE RAIL (CNR), association 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.

A cet effet depuis plus de 10 ans, nous portons comme principe essentiel et notamment depuis la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) de 2019, la nécessité d'avoir une entreprise qui regroupe l'ensemble des activités ferroviaires au sein d'une seule entité. L'idée étant de donner une cohérence à une action coordonnée pour répondre à la fois aux enjeux environnementaux, au développement du transport par fer et aux besoins et intérêts des usagers du rail, fret et voyageurs. D'ailleurs l'échec de la mise en concurrence dans de nombreux pays européens ou, par choix politique, conduit à maintenir ou à revenir au principe d'une entreprise intégrée et à reprendre en gestion publique des activités ferroviaires préalablement confiées au privé.

Nous portons un grand intérêt à l'accueil physique dans les gares et dans les trains pour maintenir les guichets avec des horaires d'ouverture compatibles avec la circulation des trains. En effet, force est de constater que près de 30% de la population comme l'a indiqué la Rapporteuse des Droits, ont des difficultés avec les outils informatiques ou ne possèdent pas de moyens numériques de paiement qui les conduisent à des difficultés à prendre le train ou les exclus de toute possibilité de voyager quand ils ne sont pas verbalisés injustement. La politique de la SNCF en lien avec plusieurs régions a contribué à ce que de nombreuses gares

soient sans guichets physiques, pénalisant une partie de la population qui de fait se retrouve rejetée et en difficulté pour avoir accès au train. C'est contraire au principe d'égalité de traitement de tous les citoyens en matière d'accès au service public !

Aujourd'hui la hausse continue de la fréquentation des trains avec des résultats financiers équivalents doivent permettre de revenir à une véritable politique d'accueil et à une tarification sociale basée sur le principe de la référence kilométrique, contrairement au « yield management » qui par ses pratiques et une certaine opacité accélèrent l'exclusion d'une partie de la population.

La recherche de rentabilité financière à tout prix qui entraîne la suppression de nombreux guichets s'est également traduite dans les autres services et ces derniers mois **nous assistons à une recrudescence de défaillances, manquements, dysfonctionnements qui affectent grandement la qualité du Service public** ferroviaire que sont en droit d'attendre les usagers / citoyens-es.

Ainsi, ces derniers mois, de graves incidents sont survenus qui méritent d'être regardés et analysés en lien avec les stratégies conduites ces dernières années qui génèrent de nombreux retards ou suppressions de trains comme sur les lignes ferroviaires Paris-Clermont Ferrand, Paris-Briançon, Tours Orléans, etc.

Autre exemple, sur la relation Paris Granville dans le cadre de travaux opérés ces derniers weekends, il n'y a plus de train sur certains tronçons sans même un service de substitution empêchant ainsi tout déplacement de la capitale vers la province dans les deux sens pour une partie de la population. C'est également le cas pour d'autres lignes (Marseille-Aix) ! Ces interruptions sont programmées pour les prochaines semaines de Novembre voire de Décembre. L'ensemble de ces situations est totalement inacceptable et doit retenir votre attention sachant que les Régions et la SNCF ont les moyens de faire autrement. Il faut sortir de cette logique de l'optimisation des coûts !

En lien avec nos collectifs, nous agissons avec d'autres forces pour la réouverture aux trafics ferroviaires de certaines lignes. Pour exemple, la réouverture en 2022 aux trains de voyageurs de la ligne de la rive droite du Rhône, a été portée par une association qui s'est battue pendant 30 ans. L'engagement de la Région Occitanie dans ce combat a été déterminant pour en assurer le succès. De nombreux collectifs, comités et autres structures agissent également dans les autres régions de France sur nombre d'aspects touchant au rôle, à la consistance du Service public ferroviaire en lien avec les besoins des populations comme par exemple la nécessaire relance des trains de nuit comme la réactivation du service auto/train. Souvent l'absence de volonté politique ou de financement sont des freins au retour de dessertes dans des territoires enclavés, éloignés de toute cohésion territoriale et sociale. Certains collectifs agissent pour le maintien de lignes dites « non circulées » au sein du réseau ferré national afin de ne pas permettre l'irréversibilité de leur utilisation future. Ces situations nous ont conduits à déposer un document d'orientation à l'Assemblée nationale qui a servi de base à une proposition de loi intitulée « revitalisation pérenne des lignes de desserte fine du territoire ». Celle-ci a été débattue et adoptée par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale. Ce dossier est toujours en suspens.

Concernant le réseau ferroviaire, l'annonce faite par un précédent gouvernement d'un investissement de 100 milliards d'euros , même si c'est loin de répondre à l'état de vieillissement important des voies dont la moyenne d'âge est supérieure à 30 ans et dont

près de 10000 km sont menacées quant à leur avenir, avec de nombreuses installations en deçà des standards européens, exigent que ce plan soit maintenu voire accéléré, idem pour le respect des engagements financiers de l'Etat dans les CPER(2023-2027), pour assurer la réactivation, la régénération et la réouverture de lignes. Il reste des centaines de km de lignes qui ne sont pas électrifiées et qui provoquent des ruptures de charges par des changements de locomotives. Le mode électrique a démontré toute sa pertinence au niveau de l'amortissement de ses investissements et ses coûts d'entretien. Les installations, triages et autres zones de garage ainsi que de nombreux embranchements sont toujours présents mais souvent en friches. Leur modernisation et l'électrification des maillons manquants du réseau doivent devenir une priorité. Au-delà de l'amélioration des capacités de transport pour le fret mais aussi pour les trains de voyageurs, cela rentrerait pleinement en lien avec les enjeux de la transition écologique et énergétique et le respect des objectifs de zéro émission carbone en 2050... Gageons que les choix budgétaires de votre Gouvernement, ne viennent pas hypothéquer la réalisation de nombre de projets de développement, en lien avec les investissements indispensables pour maintenir le réseau à niveau, sous peine de retrouver des centaines de km de lignes à vitesse réduite ou pire encore, consistant à mettre un frein à un nouvel essor de la SNCF.

Autre préoccupation majeure dans la période, l'avenir de la SA Fret SNCF menacée de disparaître avec le choix fait du plan dit « de discontinuité économique », négocié en catimini entre le gouvernement Macron, la Direction de FRET SNCF et la Commission européenne. Ce plan qui de l'aveu de nombreux médias et autres acteurs du ferroviaire, est un véritable plan de démantèlement de l'activité FRET de la SNCF. **Il est donc envisagé au 31 décembre 2024 de créer deux sociétés distinctes** au sein de Rail Logistics Europe : une entreprise ferroviaire et une entreprise de maintenance mais amputée de 20 % de son chiffre d'affaires au profit de ses concurrents par l'attribution de 25 flux, une partie de ses locomotives (62) et la perte de 500 salariés sur près de 5 000 cheminots que comptait dernièrement l'entité FRET SNCF. Près de 10 flux n'ont pas retrouvé de repreneur et sont passés à la route ! Cela, au moment même, où grâce à l'investissement des cheminots l'activité FRET SNCF retrouvait de nouveaux trafics et s'approchait de l'équilibre financier

Concernant la question de la dette qui pèserait sur FRET SNCF, une des raisons de la procédure engagée par la Commission européenne, il existe d'autres possibilités avec une reprise dans une caisse d'amortissement. Il faut l'ambition de reconstruire une entité Fret 100% au sein d'une entreprise publique intégrée et mettre fin à la concurrence interne. Cela impose de développer les synergies avec les autres activités du groupe SNCF, notamment « voyageurs ».

La France possède toujours un pôle industriel important et une industrie chimique dont 1200 usines sont classées SEVEZO, un potentiel qui pourrait être mis sur le rail pour des raisons de sécurité évidente. Sa forte activité agricole et sa façade maritime avec une place centrale au sein de l'Europe sont des atouts pour relancer l'activité fret et participer à la baisse des émissions de carbone du trafic routier de marchandises.

A cet effet, la Convergence Nationale Rail (CNR) a été auditionnée le 16 Octobre 2023 par la commission d'enquête parlementaire sur la « libéralisation du FRET SNCF et ses conséquences pour l'avenir », présidée par Monsieur Valence avec comme rapporteur le député Hubert Wulfranc. A l'issue de ses travaux, la commission dont certaines propositions portées, entre autres, par la CNR, ont été retenues, a produit **28 recommandations visant à**

**relancer le fret ferroviaire**, qualifié de "*parent pauvre de la SNCF*". L'une d'entre elles est de **favoriser le report modal de la route vers le ferroviaire**, par une "**écotaxe nationale sur les poids lourds**" défendue comme « *moyen de rétablir structurellement la compétitivité du train* » en mettant à contribution les acteurs du transport routier. Cette écotaxe est en vigueur dans certains pays européens.

Aujourd'hui, il y a urgence à trouver une solution pérenne pour l'avenir du fret SNCF. A ce sujet, nous faisons nôtre la demande de décider un moratoire sur le plan de dépeçage en cours ! Nous sommes par ailleurs porteurs de nombreuses propositions, qui, à l'exemple d'un document que nous avons réalisé sur le développement du transport de marchandises par train sur l'arc atlantique, seraient de nature à permettre de relancer et renforcer cette activité mais également de répondre aux besoins de tous les déplacements par mode ferroviaire (TGV, TER, TET) et la mise en place, équilibrée, rationnelle, progressive, des SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) pour laquelle il conviendra d'avoir une logique d'ensemble. A notre avis, seul un service public ferroviaire intégré autour d'une SNCF réunifiée, disposant des moyens humains, financiers, industriels adaptés aux enjeux, est en capacité à répondre à un nouvel essor du transport le plus écologique car il optimise les capacités humaines, et celles des installations et des infrastructures.

En souhaitant que notre missive soit prise sérieusement en compte, dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

P / le Bureau de la Convergence Nationale Rail

Le Président : Didier LE RESTE

Le Vice-Président : Philippe DENOLLE