



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/>

Compte rendu de la réunion du 6 Décembre 2024 avec la DGTIM (Direction Générale des Infrastructures, des transports et des mobilités) rattachée au Ministère des Transports.

La délégation de la CNR était composée de Didier LE RESTE : Président, Philippe DENOLLE : Vice-président, Jean-François ORS : secrétaire-adjoint, Anthony PRAT, représentant le secteur CGT des cheminots de Clermont-Ferrand, et de Jean GOZE de l'Association des Usagers du Transport Auto/Train (AUTAUT).

Pour la DGTIM, Mr GINTZ, Directeur Général et Mme TORCHIN, Directrice des activités ferroviaires.

En premier lieu, Didier Le Reste a rappelé la composition pluraliste de la CNR, forte de 125 collectifs, d'associations, de collectivités, de syndicats, d'élus, de citoyens-es, œuvrant pour la défense du service public ferroviaire en agissant pour que soit affecté les moyens nécessaires à son développement en lien avec les objectifs fixés pour le climat, avec les besoins des populations et des territoires.

Il a rappelé l'objet de la rencontre :

L'avenir des dessertes fines du territoire, lignes « non circulées », lignes de « proximité » représentant au bas mot 9000 kms de voies ferrées, est menacé par leur état de vétusté et le manque de volonté des décideurs politiques. Quels sont les moyens qui seront mis en œuvre pour leur pérennité ? **La CNR a remis au Ministère une liste de lignes ferroviaires dont la demande de réactivation et de réouverture fait l'objet de nombreuses mobilisations sur les territoires et a demandé qu'une étude de faisabilité soit effectuée par les services du Ministère.**

Concernant les Lignes fermées ou très peu circulées et présentant néanmoins un intérêt géostratégique avec une dimension structurante des territoires, il a été précisé que la CNR a remis en 2023 un document d'orientation au groupe GDR de l'Assemblée Nationale qui s'en est servi pour élaborer une proposition de loi, adoptée en commission du développement durable mais qui n'a pas pu franchir le cap de la niche parlementaire pour des raisons d'ordre du jour trop fourni.

D'autre part, a été soulevé l'insuffisance de moyens pour l'entretien du réseau et sa modernisation où il n'est prévu que 4 milliards annuels, même si la participation de l'Etat a augmenté de 1,5 milliards par an, alors qu'il en faudrait 7 milliards. Il a été évoqué le fait que c'est la SA SNCF voyageurs qui, par le biais du montant élevé des péages, répercuté sur les prix des billets en lien avec la loi LOM, qui refinance en partie le réseau ferroviaire par le biais du fonds de concours. Et dans le même temps, au nom de la concurrence libre et non

faussée qui s'avère être complètement faussée les nouveaux entrants se voient accorder une baisse du prix des péages des sillons attribués pour la circulation de leurs trains.

Que deviennent également les Contrats de Plan Etat-Régions (2023-2027) et leur financement en lien avec le cadre des économies budgétaires envisagées par les pouvoirs publics ?

Mr GINTZ est revenu sur la situation budgétaire actuelle et les incertitudes politiques qui pèsent dans les choix des investissements pour évoquer la participation limitée de l'Etat et la propension à se tourner vers les Régions qui sont confrontées également aux mêmes difficultés financières.

Concernant les contrats de plan (CPER), aucun n'est remis en cause mais il y aura une adaptation au rythme des capacités budgétaires des régions et de l'Etat.

En clair, des investissements pourront être reportés ou étalés dans la durée et qui ne seront pas sans conséquence sur l'état du réseau.

Concernant les SERM (Services Express Régionaux Métropolitains), il a été confirmé que les 2,7 milliards affectés en global seront crédités. Cela rentre dans les priorités gouvernementales, nous a-t-on dit !!

Par contre, il a évoqué le fait que la prise en charge de l'exploitation de lignes par les régions pose un réel problème d'atomisation et de balkanisation du réseau. Les services de la DGTIM ne souhaitent pas évoluer dans ce sens. Opinion partagée par la délégation. La proposition consisterait à mettre des modes d'exploitation innovantes, d'après nos interlocuteurs !!

Dans le cadre de la réouverture des lignes, est posée la question de la recommandation n° 20 du Rapport Bussereau (ancien Secrétaire d'Etat aux transports) concernant la remise en service des passages à niveau qui pose de sérieux problèmes techniques et financiers pour les projets de régions qui veulent rouvrir des lignes. Tout comme les associations et collectifs qui militent pour la réouverture de lignes et se voient opposés à des régions peu favorables au ferroviaire qui prennent prétexte des surcoûts engendrés par cette directive pour refuser toute réouverture de ligne.

La Mesure numéro 20 : Confirmer la proscription absolue de tout nouveau PN sur des lignes « voyageurs »

« 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 (Etat, EPSF, Réseau) ».

Mr GINTZ a précisé que cet aspect était bien connu et qu'à l'exemple de la réouverture de la ligne Nancy- Contrexéville dans la Région Grand Est, des dispositions ont été trouvées pour remettre en place des passages à niveau. Compte tenu de l'importance stratégique pour les territoires, s'il n'est pas envisagé de remettre en cause fondamentalement la recommandation numéro 20, l'orientation prise est d'aller vers un assouplissement des règles et rendre possible la remise en place de passages à niveau en fonction des réalités du terrain.

Consigne adressée à l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) pour étudier les dossiers de réouverture en fonction des situations locales... Pas de situation de blocage de l'établissement de sécurité ferroviaire (EPSF). Le travail technique doit se faire projet par projet.

Région Auvergne-Rhône-Alpes

Sur le thème de la réouverture de lignes, sujet sensible en AURA, **Anthony PRAT** a rappelé que sur la Région, la question des financements n'est pas en soi une question insurmontable, **à l'exemple de la ligne Clermont- Ferrand- Le Mont Dore où il est nécessaire d'investir que 3 millions d'€**, ligne circulée par les trains Fret qui pourrait être ouverte au service voyageurs avec des conséquences positives pour les scolaires, les salariés, les activités économiques et les besoins des populations. De même, pour rejoindre La Bourboule pour le développement du thermalisme et du tourisme. **Pour le représentant de la DGTIM, sensibilisé par les arguments exposés, pose quand même la question de savoir si la région est prête à un investissement ???**

Bordeaux- Lyon

Après l'aventure infructueuse de RAILCOOP qui, pendant 10 ans a entretenu l'illusion de compenser l'abandon du service public par la SNCF et l'Etat, la proposition d'un projet de relancer sur cet axe des trains dits « trains d'équilibre du territoire (TET) » décidé par l'Etat, autorité organisatrice des transports (AOT), ne doit pas conduire à détériorer l'existant et nécessite un véritable plan de modernisation pour relancer cette ligne. **La CNR propose comme elle l'avait déjà demandé dans un courrier daté du 10 Avril 2023, qu'il soit fait un avenant à la convention TET pour remettre en circulation rapidement des trains sur cet axe, comme cela vient d'être fait entre NANCY et LYON.**

Train de nuit Paris- Aurillac

Il a été rappelé pour le dénoncer le service dégradé qui prévaut sur ce train de nuit avec une relation pour rejoindre **Brive la Gaillarde puis un délai d'attente de 4 heures** et un ajout des voitures au train pour Paris où les usagers subissent toutes les annonces sonores des gares d'arrêt et ne peuvent ainsi avoir des conditions de transport correctes. Il a été évoqué les ruptures de charge par Bus qui sont loin de correspondre au standard de confort normalement exigible pour un trajet de nuit en attendant de disposer du matériel adéquat et un trajet direct.

De plus, la direction SNCF Intercités, a annoncé que, « le régime de circulation du train de nuit Aurillac-Paris restera au régime actuel : les nuits de vendredi/samedi et dimanche/ lundi sauf vacances scolaires. Cela démontre le faible niveau de prise en compte des véritables besoins de mobilité dans nos territoires et le non-respect d'une promesse ministérielle qui prive les territoires d'une véritable desserte.

Qu'en est-il de l'achat de nouveaux matériels roulants voire de leur construction ?

Réponse des représentants de la DGTIM : toujours lié aux capacités des constructeurs. Situation qui renvoie également à la dimension budgétaire !!!

Livraison des rames « Oxygène » (Paris-Clermont-Ferrand...)

Leur livraison sera normalement effective courant 2027. Ce retard est également dû aux problèmes de production que rencontre le constructeur Espagnol CAF.

Auto /train : quelles perspectives ?

Jean GOZE, pour l'Association des Usagers du Transport Auto/Train (AUTAUT) a présenté l'intérêt de revenir à un service qui donnait satisfaction à ceux qui l'empruntaient et continue de constituer une demande. Il a rappelé la nécessité de le rendre compatible avec la relance des trains autocouchettes. Il est revenu sur les liaisons supprimées et sur la nécessité de relancer notamment les relations : Paris-Marseille-Fréjus-Nice, Paris-Narbonne. S'ajoutent également celles qui partaient des ports de la Manche avec le lien maritime « transmanche » pour acheminer les touristes vers le sud de la France qui donnaient entière satisfaction. Il a cité l'exemple de la combinaison possible du train des primeurs et de l'acheminement des wagons raccordés pour acheminer les véhicules dans les deux sens entre Paris et Perpignan. Solution envisageable pour d'autres destinations. Aucune raison économique ne justifie une telle casse. La CNR a rappelé qu'il existe un projet de relance de l'auto/train, à partir du site de Masséna dans le 13^e arrondissement de Paris.

Le Directeur Général de la DGTIM, contestant contre toute attente la dimension écologique de faire transporter les voitures sur les trains (!!?) a indiqué que l'Etat ne mettra pas d'argent public pour relancer l'activité. Cependant, les responsables du Ministère sont en extrême difficulté pour justifier qu'aujourd'hui les voyageurs se déplaçant en train, voient leurs automobiles ...acheminer par camions !!! Nos responsables ne sont pas à une contradiction près !!

Le fret-ferroviaire : quel avenir avec le plan de liquidation ?

Didier Le Reste a rappelé que le plan de « discontinuité économique » concocté en catimini par le Ministre des transports Beaune, la Commissaire européenne de la concurrence et les Directions de Fret SNCF, constitue une véritable mise à mort de l'activité FRET de la SNCF. La mutilation de ses capacités de production en cédant 23 flux à la concurrence dont une partie a été reprise par la route, la suppression de 500 emplois de cheminots et la livraison de 72 locomotives à ses concurrents signent un véritable arrêt de mort du service public de transport de marchandises par rail. Il a rappelé que les perspectives de relance avancées par le Ministère et la SNCF sont sérieusement contestées par des experts indépendants qui considèrent que les prévisions du chiffre d'affaires sont fantaisistes et jugées irréalistes. Il a été rappelé que la nouvelle société HEXAFRET ne pourra pas candidater pendant 10 ans pour reprendre ces marchés perdus (*trains entiers*). **Une véritable volonté d'asphyxie.** D'après les éléments de communication dithyrambique des Dirigeants de la SNCF, sur le fait que la nouvelle entité HEXAFRET devrait à partir du 01 Janvier 2025 se consacrer à la relance de l'activité du « wagon isolé », **pour qui nous prend on ?** Pour relancer effectivement et efficacement la technique du « wagon isolé », il faut des triages ouverts et en service, dotés de moyens techniques et industriels appropriés, idem pour les gares FRET, les embranchements, les chantiers, du personnel en nombre et qualifié, des wagons adaptés au FRET à transporter ... ce qui n'est absolument pas l'état des lieux que malheureusement nous

constatons actuellement !! **Les derniers investissements réalisés dans les triages ont consisté à démonter les moteurs d'aiguilles et mettre hors service de nombreuses voies.**

Le Directeur Général de la DGTIM a rappelé que pour l'heure le gouvernement (*encore en place !*) restait inflexible sur ce dossier. Bercy devrait néanmoins apporter des fonds de l'ordre de 30 millions d'euros pour l'aide...au wagon isolé !!

Il lui a été opposé que les repreneurs des flux abandonnés par FRET SNCF dont la DB cargo (filiale des chemins de fer Allemands) est également sous le coup d'une procédure similaire à celle de FRET SNCF, mais qu'elle vient de recevoir 1,9 milliards d'euros d'aides de l'Etat allemand, suite à difficultés financières. De plus c'est DB Cargo qui reprend les trafics abandonnés du Grand Est par Fret SNCF avec la volonté d'augmenter ses parts de marché au niveau national. **Il a été rappelé que Edouard Bénard, député communiste du Groupe GDR, suite à une réunion de travail à laquelle participait la CNR, a initié une pétition transpartisane qui a reçu plusieurs centaines de signatures d'élus-es de tous horizons politiques, rappelant qu'il était nécessaire de s'appuyer sur les recommandations, notamment la numéro 27, émanant du rapport de la commission d'enquête parlementaire. Cette recommandation propose de fixer un moratoire sur le plan de démantèlement, permettant d'opérer une véritable relance du fret SNCF et de répondre aux objectifs de développement des activités ferroviaires et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, fixés par le législateur qu'imposent les conséquences du réchauffement climatique, liées essentiellement au transport routier.**

Didier Le Reste a rappelé, exemples à l'appui, que plusieurs chargeurs restent attachés à la nécessité de travailler avec l'entreprise historique de chemin de fer et sont demandeurs de développer le transport combiné et d'autres activités comme le transport de produits frais. Activités de fret ferroviaire qui sont développées par des opérateurs privés.

Il a été souligné également que le fret ferroviaire est aussi essentiel au développement du trafic voyageurs en lien avec l'amortissement des infrastructures et la diminution du prix des titres de transports par le biais d'une réduction du montant des péages ferroviaires, les plus élevés d'Europe !! Une politique publique volontariste, plaçant le développement du rail au cœur des enjeux, fournirait une bonne occasion pour poursuivre l'électrification du réseau ferré national (RFN), électrifié aujourd'hui qu'à 57% !! (96% en Allemagne !!)

En conclusion, cette audience à la DGITM, a permis à la CNR de relayer les exigences qui sont posées au centre des actions que développent les collectifs, comités, associations et autres structures. En leur remettant un certain nombre de documents, les représentants du Ministère des Transports ont pu mesurer le sérieux et la consistance des projets portés par les adhérents de la CNR. **La Convergence Nationale Rail, sur la base de ses statuts, et en appui de ses adhérents**, va continuer à faire vivre la diversité de ses propositions et à rechercher les convergences d'actions avec toutes les forces progressistes, permettant de replacer le rail public comme le levier stratégique de la réussite d'une véritable transition écologique et énergétique.

Paris le 14 Décembre 2024

