



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/>

RASSEMBLEMENT A USSEL (19) le 14 février 2025

Intervention de Didier LE RESTE - Président de la CNR

Mesdames, Messieurs,

Chers (es) Amis (es), Chers (es) Camarades,

La Convergence Nationale Rail, forte de ses 125 collectifs et comités d'usagers, se félicite et remercie la CGT des Cheminots de cette initiative qui ponctue et prolonge un long processus de mobilisations qui se développent sur les territoires.

Au regard des enjeux environnementaux, de la place que doit prendre le train dans la transition écologique et énergétique, des besoins croissants de mobilités, il y a manifestement un regain d'intérêt en faveur des déplacements en train. On doit s'en réjouir mais face à cette situation, force est de constater que l'offre est insuffisante pour répondre correctement à la demande. Le législateur a pourtant fixé des objectifs de développement des activités voyageurs en train, idem pour le transport de marchandises sur les rails, la neutralité carbone à l'horizon 2050. Pour ce faire, il convient de disposer d'un réseau ferroviaire adapté, en bon état, électrifié, d'où nécessité d'investir pour étendre l'électrification du réseau ferré national qui n'est aujourd'hui électrifié qu'à 56% !

Si j'insiste sur ces aspects, c'est qu'ils posent la question de l'optimisation de ce réseau qui comporte 9000kms de voies ferrées, appelées « *lignes de desserte fine du territoire* » et si on y ajoute les kms de voies ferrées de lignes fermées aux circulations, cela représente 44% du Réseau Ferré National (RFN). C'est dire si l'avenir des lignes qui nous occupent aujourd'hui se pose avec acuité.

Ainsi la ligne ferroviaire CLERMONT-FERRAND-USSEL a fait partie de la liste des lignes ferroviaires à réactiver et à rouvrir que nous avons déposée à l'Assemblée nationale, en appui d'un document d'orientation. Le Groupe GDR s'en étant emparé le 15 Février 2024, il a élaboré une **proposition de loi** qui a été adoptée par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale mais n'a pu aller plus loin, faute de temps lors de la tenue de la niche parlementaire du groupe. Cela dit, nous poursuivons le travail engagé, comme nous l'avons indiqué au Ministère des Transports lors d'une audience début Décembre 2024 où nous avons évoqué nombre de problématiques qui fondent le Service public ferroviaire.

En examinant sérieusement les causes et les conditions de la fermeture de ces lignes ferroviaires, on peut leur appliquer la formule suivante : « **on fait maigrir le malade avant de le tuer** ». En clair, on arrête les investissements, notamment sur l'infrastructure, ce qui impose des limitations de vitesse des trains, on déplore des pannes et retards en cascade, d'où perte d'attractivité, entraînant une baisse de la fréquentation. In fine, on décide de fermer et d'abandonner infrastructures et installations !!

Comme vous le savez certainement, à l'instar de l'initiative de ce jour, il se développe sur le territoire de nombreuses actions, mettant en mouvement associations d'usagers, syndicats de cheminots, élus-es progressistes autour de la préservation, de la modernisation des lignes ferroviaires, appelées « **lignes de proximité** ». Celles -ci sont aujourd'hui menacées à cause de financements différés ou stoppés dans le cadre des CPER (2021-2023/2027), par la réduction des dépenses publiques, par le contexte politique instable qui, en quelque sorte, sert d'aubaine à certains décideurs politiques et aux gestionnaires d'infrastructures pour refuser de lancer des études et d'engager des travaux de régénération, sous prétexte que cela coûte trop cher !!

Pour le rail, ça coûte toujours trop cher mais on ne pose pas la question de combien ça rapporte en termes socio-économiques pour la collectivité nationale ! Certes, les financements devant être engagés, sont importants mais ils constituent un investissement pour l'avenir, pour les générations futures.

Ce qui interroge, c'est que la question du coût financier des infrastructures de transport ne se pose pratiquement jamais quand il s'agit de construire une autoroute ou une route à 4 voies !!

Devons- nous rappeler que **le train n'émet que 0,4% des gaz à effet de serre** alors que **le trafic automobile est responsable de 94%** des émissions de CO2 du transport intérieur.

Quand un récent rapport sénatorial indique que chaque année le **coût de la pollution se monte en France à 101 Milliards d'euros avec un impact de plusieurs milliards pour la Sécurité sociale**, il y a urgence à ce que le train soit placé au cœur des politiques publiques, permettant de réactiver et de rouvrir des lignes ferroviaires qui présentent des intérêts géostratégiques.

Pour les lignes toujours en service mais menacées, il nous faut gagner :

- un moratoire sur d'éventuelles décisions de fermetures ;
- un droit de veto accordé aux Conseils Régionaux pour s'opposer aux mesures de déclassement et de fermeture ;
- un avis du Haut Comité du système ferroviaire avant toute décision irréversible ;
- l'inscription de la réouverture de certaines lignes dites de « *proximité* » aux CPER, assortie d'études de faisabilité.

Sur ces enjeux qui relèvent des choix de société, nous proposons qu'il soit organisé un débat au Parlement.

En matière de financement du Service public ferroviaire, l'ETAT demeure propriétaire des infrastructures même si depuis quelques années, sous l'impulsion du rapport du Préfet PHILIZOT et de la loi LOM, il a la propension à transférer aux Régions un certain nombre de coûts et responsabilités dont certaines n'ont pas les moyens de faire face.

Comme ce qui se fait dans certains Pays, il faut que soit impulsé une politique publique avec les moyens correspondants, favorable au rail public. De même, il s'agit d'arrêter cette concurrence déloyale entre le rail et la route, encouragée par les lobbys routiers et pétroliers.

Des sources de financement existent.

De ce point de vue, **le Fonds Européen de Développement Régional**, appelé encore **FEDER**, qui est un des fonds structurants européens. Il vise à renforcer la cohésion économique et sociale au sein de l'U.E, en corrigeant les déséquilibres régionaux.

Dans cette perspective engageante, la Convergence Nationale Rail redit sa disponibilité pour aider, appuyer, relayer toute initiative et autres actions visant à maintenir, développer, promouvoir le Service public ferroviaire.

Je vous remercie de votre attention.