



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 17 Mars 2025

Monsieur Philippe TABAROT
Ministre des Transports
246 Bd Saint-Germain
75007 Paris

OBJET : face au réchauffement climatique

Et aux besoins croissants de mobilité :

Maintien et développement des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire !

Monsieur Le Ministre,

Point n'est besoin de longs développements pour se convaincre du fait que les enjeux environnementaux se posent aujourd'hui avec une certaine acuité et qu'en appui d'une prise de conscience grandissante de nos concitoyens-es, le train comme mode écologique de déplacement est de plus en plus sollicité.

C'est bien pourquoi le législateur a fixé des objectifs de développement des activités ferroviaires pour le transport des voyageurs et pour celui des marchandises sur le rail afin d'atteindre, entre autres, la neutralité carbone à l'horizon 2050. Pour ce faire, il s'agit de mobiliser toutes les capacités, tout le potentiel ferroviaire disponibles, en sachant que le Réseau Ferré National (RFN) n'est électrifié qu'à 54% et compte globalement 30 000 kms de voies ferrées dont 44% relèvent de lignes soit « *non circulées* » et autres dites de « *proximité* », de desserte fine du territoire.

Malheureusement, malgré les objectifs fixés, les déclarations d'intention visant à donner la priorité au mode de transport le plus sûr, le moins polluant, le plus économe en énergie, les actes ne suivent pas, pire, sous prétexte de budgets contraints, certains décideurs politiques brandissent la menace de fermeture de lignes ferroviaires dites de « *desserte fine du territoire* ». **Effet d'aubaine ?**

Suite à la réforme contestée de 2018 du secteur ferroviaire et à la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), l'Etat se désengage de ses responsabilités en reportant sur les Régions le choix d'entretenir ou de fermer ces lignes ferroviaires. Les Régions concernées par la signature d'un protocole d'accord avec l'Etat, indiquent que dans le cadre des restrictions budgétaires pour lequel des financements pour le ferroviaire fléchés dans les Contrats de Plan Etat-Régions (2023-2027) sont soit stoppés, soit différés, elles n'ont, d'après elles, pas

d'autres moyens que de fermer certaines lignes aux circulations ferroviaires, sinon la sécurité de celles-ci pourrait être mise en cause.

Ce serait donc le car et le bitume pour toutes et tous qui se profilent !

Aujourd'hui, les lignes qui apparaissent les plus menacées pour lesquelles d'importantes mobilisations citoyennes se déroulent, sont pour la **Bourgogne Franche Comté**, la ligne **Belfort-Lure-Epinal** (Haute Saône), la ligne **Paray-le-Monial à Givors-Canal (BFC-Aura)**, la ligne **des Hirondelles** (Jura), la ligne **Frasne-Les Verrières** (Doubs), la ligne **Cravant-Clamecy-Corbigny et Cravant-Avallon** (Yonne/Nièvre). Auxquelles il faut ajouter la perspective annoncée de fermeture de la ligne ferroviaire **Guéret-Felletin** (Creuse).

Monsieur Le Ministre, il n'y a pas plus de petites lignes que de petits territoires. Aucun territoire ne doit être fossilisé !! La présence de ces lignes ferroviaires, tout en contribuant à l'aménagement du territoire, doit permettre à chaque citoyen-e d'avoir un égal accès au service public de transport. Fermer ces lignes ne ferait qu'accentuer l'exaspération des citoyens-es vivant et travaillant dans ces zones qui s'estiment, souvent à juste titre, abandonnés, délaissés par l'Etat, considérés comme des « *citoyens-es de seconde zone* », privés de façon progressive des Services publics essentiels, sacrifiés sur l'autel de la rentabilité financière !

Bien que sous la pression du libéralisme débridé, *les trains sont devenus des produits, les usagers des clients, les cheminots des collaborateurs*, **les lignes de trains ne sont pas des lignes comptables, elles relèvent du bien commun, de l'utilité publique !**

Très souvent l'argument avancé pour fermer ces lignes est le coût de la maintenance et de la régénération, opposé à l'insuffisante fréquentation. Cette dernière est souvent la conséquence de choix politiques, de sous-investissement, entraînant ralentissements, pannes, retards, suppressions de trains, **résumée par la formule « on fait maigrir le malade avant de le tuer ».**

Etrangement, quand il s'agit de financements pour le rail, cela coûte toujours trop cher mais pour construire une autoroute, une route nationale à quatre voies, il n'y a pratiquement jamais de débat sur le coût. Il est vrai que sous la pression des lobbys routiers et pétroliers, **la route est le mode de transport le plus subventionné par de l'argent public**, alors qu'il est un grand émetteur de gaz à effet de serre !

De ce point de vue, certaines routes connaissent peu de fréquentation mais personne ne parle de les fermer !! Pour le rail, il faut concevoir les investissements à réaliser, sous l'aspect de la rentabilité socio-économique, comme des investissements d'avenir, profitables aux générations futures.

Monsieur Le Ministre, nous vous encourageons à faire que l'Etat redevienne un véritable stratège en matière de choix politiques guidés par l'intérêt général. En ce sens, il convient de mettre le rail au centre des stratégies publiques, permettant de réaliser une réelle transition écologique et énergétique.

L'actualité nous montre que lorsqu'il y a une volonté politique, on sait trouver des financements. Nous considérons ainsi que si le gouvernement met en adéquation ses intentions et ambitions affichées avec des actes concrets, il doit faire preuve d'audace afin de trouver les financements utiles à répondre à l'intérêt général, à la réponse aux besoins sociaux du plus grand nombre. A cet effet, la Convergence Nationale Rail propose que les

transports publics dans les régions puissent bénéficier des mêmes leviers fiscaux de l'Île de France. **L'égalité territoriale nécessite l'égalité fiscale !**

Engager le retour **des concessions autoroutières** (*plus de 40 milliards d'euros de profits depuis 2006- 4,4 milliards d'euros en 2023 !*) dans le giron de l'Etat afin d'abonder l'agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

Au regard de ce que doit payer la SNCF pour faire circuler ses trains sur le réseau ferré par le biais de péages ferroviaires les plus chers d'Europe, la CNR propose de travailler sur l'utilisation du remboursement partiel de **la TICPE** (*Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Energétiques*) dont bénéficient les transports routiers et aériens. Le montant, estimé à 13 Milliards d'euros par an, pourrait servir à financer le rail, mode de transport le moins polluant, le plus sûr et le plus économe en énergie !!

Un autre dossier sur lequel la Convergence Nationale Rail vous invite à prendre des décisions, concerne la mise en place de **l'écotaxe** ou encore appelée la taxe poids lourd ! A l'instar d'autres pays européens, vous pourriez décider d'une écotaxe pour les camions étrangers qui traversent la France du Nord au Sud, pratiquement gratuitement, contribuant à dégrader le réseau routier et l'environnement, sans pour autant participer financièrement aux travaux d'entretien et de réparation. En conséquence de quoi, ramener aux millions de camions étrangers qui transitent chaque année par notre Pays, cela représente plusieurs milliards d'euros de manque à gagner pour les finances de l'Etat.

Le Versement Mobilités Transports (VMT), source de financement à la disposition des Autorités Organisatrices des Transports (AOT) doit être sérieusement mis en œuvre, à contrario de certaines régions qui, pour des raisons idéologiques, refusent de le mettre en place, se privant ainsi d'une manne financière qui serait fort utile pour développer le transport public.

Enfin pour en terminer avec ces pistes de financement qui ne sont pas exhaustives, nous proposons également de faire appel au **Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)**, qui est un des fonds structurants européens. Il vise à renforcer la cohésion économique et sociale au sein de l'Union européenne, en corrigeant les déséquilibres régionaux.

L'ensemble de ces mesures mises en œuvre, permettrait d'alimenter **un plan pluriannuel de financement des infrastructures ferroviaires** avec un niveau d'abondement de 7 à 10 milliards d'euros par an.

Sur ces enjeux qui relèvent de choix de Société, nous proposons que soit organisé **un débat à l'assemblée nationale et au Sénat.**

En souhaitant que notre sollicitation retienne votre attention afin de lui donner les suites utiles, dans l'attente de vos nouvelles, nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Ministre, l'expression de notre parfaite considération.

P/Le Bureau de la Convergence Nationale Rail
Le Président : Didier LE RESTE

Copie à :

@Monsieur le Président du Groupe SNCF

@Monsieur le Président de SNCF Réseau

@Mesdames et Messieurs les Présidents-es des Régions concernées

@Mesdames et Messieurs les Présidents-es des Conseils Départementaux concernés

@Mesdames et Messieurs Les Députés-es, Sénateurs, Maires concernés.
@Mesdames et Messieurs responsables d'associations d'usagers du rail
@Aux organisations syndicales de cheminots