



## **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/>

### **DEFENSE des LIGNES FERROVIAIRES de DESSERTE FINE du TERRITOIRE**

#### **Mobilisation sociale et citoyenne le Samedi 12 Avril 2025 autour de la ligne ferroviaire BELFORT-LURE-EPINAL**

#### ***Intervention de Didier LE RESTE Président de la Convergence Nationale Rail***

Mesdames, Messieurs,  
Chers-es Amis-es,  
Chers-es Camarades,

Au nom de la Convergence Nationale Rail, association nationale de défense des intérêts des usagers du rail, félicitations aux organisateurs de cette initiative qui s'inscrit dans un déploiement de mobilisations constatées sur le territoire aux fins de défendre et développer le Service Public ferroviaire.

Au regard de l'instabilité politique, des contraintes et restrictions budgétaires, du désengagement de l'Etat de ses obligations, les reportant par le biais de la loi LOM sur les régions, nous relevons un peu partout comme en Bourgogne Franche Comté des menaces de fermeture de lignes ferroviaires appelées « lignes de desserte fine du territoire » qui représentent 9000 kms de voies ferrées soit 30% du Réseau Ferré National (RFN).

Ces lignes qui irriguent nos régions sont utiles aux populations, au tissu industriel et économique, à l'attractivité touristique, répondant à l'intérêt général.

A l'instar de ce qu'indique l'exécutif du Conseil Régional Bourgogne Franche Comté, on nous dit, il n'y a pas suffisamment d'argent pour entretenir et maintenir ces voies ferrées en capacité d'y faire circuler des trains en toute sécurité. A partir de là, on envisage de les fermer et de transférer les trafics sur la route ! **Donc ce qui se profile, c'est le car et le bitume pour tout le monde !**

On touche là aux contradictions des politiques qui affichent de grandes ambitions pour le développement du rail, au regard des enjeux environnementaux et du regain d'intérêt constaté pour les déplacements en train, **mais dans les faits, les actes ne suivent pas ou peu, pire on prend des décisions contreproductives.** Ainsi d'après l'AFRA (Agence Française du Rail), la SNCF a supprimé entre 2013 et 2023, 19% de dessertes dans les petites gares. Depuis 2015, 1300 kms de « petites lignes » ont été fermés.

**Quand il s'agit du rail, ça coûte toujours trop cher**, sans se poser la question de la rentabilité socio-économique pour la collectivité nationale, par contre quand il s'agit de construire une autoroute ou une route nationale à quatre voies, il n'y a pratiquement jamais de débat sur le coût des investissements.

Pour financer les travaux d'ici 2032 sur les cinq lignes menacées en Bourgogne Franche Comté, on nous dit qu'il manquerait de 400 à 500 millions d'euros. Il est heureux qu'une étude soit en cours pour mesurer la réalité de tels montants car à l'expérience, là où des contre-expertises sont menées, les montants initiaux sont souvent divisés par deux voire trois !!! Cela dit, il convient de mettre ces montants rectifiés en face du coût de l'ouverture à la concurrence des TER. Par exemple en Bourgogne Franche Comté qui pousse les feux de l'ouverture à la concurrence, 50 millions d'euros sont déjà engagés pour la mise en place d'un système de distribution des titres de transport en lieu et place de la SNCF, plus 10 millions d'euros pour adapter les ateliers de maintenance aux demandes des nouveaux opérateurs. On peut ajouter également les millions d'euros que coûte l'instruction des appels d'offres et les dédommagements aux candidats non retenus. **Oui l'argent existe et l'actualité nous montre que lorsqu'il y a une volonté politique, on sait trouver les financements utiles !!**

A cet effet, dans la perspective de la tenue de la Conférence gouvernementale de financement des infrastructures de transport qui se tiendra en Mai de cette année, la Convergence Nationale Rail a fait un certain nombre de propositions qu'elle a transmises par courrier au Ministre des Transports.

Voilà tout l'enjeu de nos mobilisations, telle celle d'aujourd'hui qui porte sur la défense d'une ligne qui présente plusieurs vocations pour les trafics voyageurs et pour l'acheminement des marchandises. **Il faut donc peser sur les décideurs politiques, car la situation que nous vivons aujourd'hui liée au sous- investissement dans le réseau ferroviaire est bien consécutive à des choix et décisions politiques.** Pour reprendre une métaphore ferroviaire, le signal d'alarme a pourtant été tiré il y a bien longtemps.

Puisse notre action de ce jour, additionnée à d'autres, faire prendre conscience aux décideurs politiques que **l'on ne réalisera pas une véritable transition écologique et énergétique si on continue d'amputer le réseau ferré national, de sacrifier un outil public, indispensable à répondre aux besoins croissants de mobilité et de transport de marchandises sur les rails.**

Il faut le marteler : *il n'y a pas de petites lignes comme il n'y a pas de petits territoires !* Cela relève du bien public, du bien commun qu'il faut se réapproprier, préserver et développer ! C'est en ce sens qu'en 2023, la CNR a contribué à l'élaboration d'une proposition de loi visant à « *revitaliser de façon pérenne les lignes de desserte fine du territoire* ». Cette proposition de loi a été adoptée par la Commission du développement durable. Elle n'a pas pu aller plus loin par manque de temps et de place dans la niche parlementaire du groupe GDR qui s'en était emparée.

Pour terminer, je vous propose de faire nôtre un ancien slogan de la SNCF qui conserve aujourd'hui toute sa pertinence : « **Là où le train passe, la vie reprend** », « **Le train arrive, nous travaillons** ».

Je vous remercie de votre attention